

Liikkuvan kuvan käyttö Pieksämäen ajokoulutuskeskuksessa

Jukka Isotalo

1/2022

TIIVISTELMÄ

Tekijä: Jukka Isotalo

Julkaisun nimi: Liikkuvan kuvan käyttö Pieksämäen ajokoulutuskeskuksessa

Opinnäytetyön muoto: Toiminnallinen opinnäytetyö

Julkisuusaste: Julkinen (lukuun ottamatta voimankäyttöön liittyvää videota)

Ohjaajat: Kirsi Viitanen, Matti Luoma

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Opinnäytetyössä käsitellään liikkuvan kuvan käyttöä täydennyskoulutuksen kursseilla poliisin ajokoulutuskeskuksessa. Työ on toteutettu toiminnallisena opinnäytetyönä ja sen tarkoituksena on tutkia liikkuvan kuvan käyttöä yleisesti koulutuksessa ja tässä työssä erityisesti ajokoulutuksessa.

Opinnäytetyössä käydään läpi ohjeet ja määräykset poliisihallinnossa tapahtuvasta ajokoulutuksesta. Lisäksi työssä esitellään poliisin ajolupajärjestelmän sisältö, hälytysajon perusteet sekä Pieksämäellä järjestettävien kurssien sisällöt.

Opetusvideoista aiemmin tehdyissä tutkimuksissa on todettu sekä opiskelijoiden, että opettajien erittäin myönteisestä suhtautumisesta opetusvideoihin. Videoita voidaan käyttää hyvänä lisänä muun oppimisen tukemiseen, eikä niiden käyttö poista opetettavien asioiden teoreettista käsittelemistä.

Videoita tehtiin tähän toiminnalliseen opinnäytetyöhön kaikkiaan kolme. Ne kuvattiin jokainen eritavalla. Videoiden aiheina olivat hätäjarrutusväistö, hätäväistö ja ajoneuvon suistaminen kiinniajamalla.

Videoita tullaan käyttämään ja muokkaamaan tarpeen mukaan yhtenä osana ajokoulutuksen teoreettista opetusmateriaalia.

Sivumäärä: 39 + 10 liitesivua

Tarkastuskuukausi ja vuosi: Tammikuu 2022

Avainsanat: Ajokoulutus, hälytysajo, opetusvideot, poliisi

SISÄLLYS

| | |
|---|----|
| 1. JOHDANTO..... | 5 |
| 2. OHJEET JA MÄÄRÄYKSET AJOKOULUTUKSESTA POLIISIHALLINNOSSA..... | 7 |
| 2.1 Johdanto..... | 7 |
| 2.2 Työturvallisuuslaki | 7 |
| 2.3 Poliisin ajolupajärjestelmä | 8 |
| 2.4 Poliisiajoneuvon ajaminen ja hälytysajo | 9 |
| 3. PIEKSÄMÄEN AJOKOULUTUSKESKUKSEN KURSSIT..... | 10 |
| 3.1 Johdanto | 10 |
| 3.2 Talvikurssi..... | 11 |
| 3.3 Kesäkurssi..... | 11 |
| 3.4 Jatkokurssi..... | 12 |
| 4. AIHE JA TUTKIMUSKYSYMYKSET..... | 12 |
| 4.1 Johdanto | 12 |
| 4.2 Toiminnallinen opinnäytetyö | 13 |
| 4.3 Liikennepsykologia | 14 |
| 4.4 Tutkimuskysymykset..... | 15 |
| 5. TIETOPERUSTAN ESITTELY..... | 17 |
| 5.1 Ajoharjoittelu | 17 |
| 5.2 Opetusvideoiden sisällöt | 18 |
| 5.3 Oppiminen ja oppimistyylit | 19 |
| 5.4 Videot opetusvälineinä | 21 |
| 6. TOTEUTUS..... | 23 |
| 6.1 Videoiden suunnittelu ja tekeminen | 23 |
| 6.2 Videoiden pilotointi..... | 26 |
| 6.3 Aineiston analyysi..... | 27 |
| 6.4 Pilotoinnin tulokset..... | 27 |

| | |
|---|----|
| 7. TULOKSET, JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA..... | 32 |
| 7.1 Tutkimuksen eettisyys ja luotettavuus | 32 |
| 7.2 Tutkimuksen haasteet..... | 33 |
| 7.3 Yhteenveto ja oma oppiminen..... | 33 |
| 7.4 Lopuksi | 35 |
| | |
| 8. LÄHTEET..... | 37 |
| | |
| 9. LIITTEET..... | 40 |

1. JOHDANTO

Poliisiammattikorkeakoulu järjestää täydennyskoulutusta poliisihallinnossa työskentelevien ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi. Yhtenä koulutuspaikkana on Pieksämäen ajokoulutuskeskus, jossa järjestetään viranomaisyhteistyössä maksullista koulutusta myös muille valtionhallinnon viranomaisille.

Täydennyskoulutukseen voivat hakeutua poliisi (AMK) -tutkinnon jälkeen kaikki virassa olevat poliisihenkilöt. Hakeutuminen kursseille on vapaaehtoista, mutta suositus on, että ensimmäiselle kurssille hakeuduttaisiin mahdollisimman pian valmistumisen jälkeen. Poliisiammattikorkeakoulun AMK-tutkintokoulutuksessa ei ole mahdollista harjoitella edes normaaleilla maantienopeuksilla mahdollisia ääritilanteita, joten ammattimaiseksi virka-auton kuljettajaksi kehitytään työssä oppimalla sekä täydennyskoulutuksen kursseilla tehtävillä vaativilla harjoituksilla. Poliisihallinnossa työskentelee tällä hetkellä poliiseja noin 7800 (SPJL, 2021), joista vuosittain Pieksämäen täydennyskoulutuksen kursseilla koulutetaan noin 700 konstaapelia. Lisäksi koulutetaan vuosittain noin 400 muissa valtion virastoissa työskenteleviä kuljettajia (maksullinen toiminta).

Järjestettävät kurssit ovat lyhytkestoisia, käytännönläheisiä ja ajankäytöllisesti tehokkaita koulutusta-pahtumia. Poliisihallinnon henkilöstölle suunnattuja kursseja on neljä eritasoista kurssia: Talvikurssi, jolle suositellaan hakeutua ensimmäiseksi ja joka ajetaan liukkaissa olosuhteissa. Seuraavana kurssina on pitävän kelin kesäkurssi ja sen jälkeen on mahdollista hakeutua jatkokurssille, jonka harjoitteissa vaatimustaso kasvaa entisestään. Vaativan ajotapavalvonnan kurssi järjestetään tarpeen mukaan sellaisille henkilöille, joilla on työssään mahdollisuus käyttää tehokkaampia ajotapavalvontaan tarkoitettuja siviilimallisia poliisiautoja. Lisäksi Helsingin poliisilaitoksen erityisryhmille järjestetään räätälöityjä erikoiskursseja, joiden kurssiohjelmaan sisällytetään myös toiminnallisia harjoituksia.

Kaikki ajoharjoitukset ajetaan suljetulla radalla ja kouluttaja antaa palautteen heti suorituksen jälkeen. 1-3 päivän ajokursseilla on useita eri opetusaiheita, joten ajankäytön on oltava tehokasta. Niinpä opiskelijoille voitaisiin lähettää ennen kursseja materiaalia, jonka avulla he voisivat valmistautua harjoittelua varten ennen varsinaista kurssia. Paikan päällä tapahtuvassa koulutuksen teoriaosuudessa nykyaikaisena apuvälineenä voisivat olla erilaiset lyhyet videofilmit, joiden avulla voidaan hyvin havainnollistaa hätätilanneharjoitteet jo etukäteen. Näin varsinaiseen ratakoulutukseen jäisi enemmän aikaa.

Myös poliisin ajoneuvotaktiikan ja pakenevan seurannan (takaa-ajojen) analysoinnissa aidoista tilanteista kuvatut videot olisivat opetuksessa suureksi avuksi luokkaopetuksen elävöittämisessä.

Poliisin ajokoulutuskeskuksen täydennyskoulutus on jatkuvasti ajankohtaista, koska nuorempien kuljettajien ajokokemus on nykyään kovin vähäistä ja tarvetta jatkokoulutuksille on paljon.

Tämä ilmenee myös Pasi Ojapalon (2018, 12) tekemästä opinnäytetyöstä, jossa on kiinnitetty erityisesti huomiota poliisi (AMK) -tutkinnon aikana annettavan ajo-opetuksen vähäiseen määrään. Opiskelijat saavat ajotekniikkaan ja -taktiikkaan, sekä liikenneturvallisuuteen liittyvää opetusta yhteensä 262 tuntia. Merkille pantavaa on kuitenkin se, että tuohon kokonaisuuteen kuuluu varsinaista ajo-opetusta vain 34 tuntia ja siitäkin käytännössä ajamista alle puolet.

Huomiota on kiinnitettävä myös siihen tosiasiaan, ettei Poliisiammattikorkeakoulun valintakokeisiin ole sisällytetty ajotestejä. (Poliisi (AMK) -perusteet, 2021). Hakuvaatimuksena on ainoastaan B- luokan ajo-oikeus. Vähimmillään koulunsa aloittaneilla opiskelijoilla on autokoulun jälkeen ollut ainoastaan muutaman kymmenen kilometrin ajokokemus. Nykyään vain harvalla on käytössään omaa autoa, selviää liikennepuolen opettajien opiskelijoille opintojen alussa tehtävistä kyselyistä.

Ajokoulutus on myös tärkeässä roolissa ajoneuvovahinkojen välttämiseksi. Poliisihallinnossa vaurioilmoitusjärjestelmään kirjattiin 1.4.2017 - 31.12.2018 välisenä aikana yhteensä 1731 poliisiautoihin liittyvää vaurioilmoitusta (Ojapalo 2018, 40). Jokainen vaurio lisää poliisilaitosten kustannuksia, ajoneuvo on korjauksen ajan poissa operatiivisesta käytöstä. Näiden lisäksi vakavimmissa vaurioissa syntyy henkilövahinkoja, jotka aiheuttavat materiaalisten kustannusten lisäksi henkilökohtaisia kärsimyksiä, sairaslomia, työvoimavajetta, sekä lisääntyneitä palkkakustannuksia. Väheksyä ei myöskään voi jokaisesta itse aiheutetusta vahingosta kansalaisille syntyvää mielikuvaa ammattimaisesta viranomaisesta, joka itse valvoo liikenneturvallisuuden toteutumista.

Poliisiammattikorkeakoulun ja Poliisihallituksen välisessä tulossopimuksessa on mainittuna maksullinen toiminta ja se on lisännyt mahdollisuutta tarjota koulutusta laajasti myös poliisihallinnon ulkopuolisille toimijoille. Niitä ovat tällä hetkellä: tulli, puolustusvoimat, rikosseuraamusvirasto, Suomen pankki, eduskunta, valtioneuvoston kanslia sekä Suomen ja Tanskan ulkoministeriöt. Muitakin pienempiä asiakasryhmiä käy vaihtelevasti eri vuosina. Tulevaisuudennäkymä on, että maksullinen toiminta lisääntyy entisestään. Nykyään maksullisia kursseja järjestetään vuosittain noin 30.

Opinnäytetyöhön liittyvä kirjallinen ajamista käsittelevä materiaali ja videoina kuvattu materiaali on osin julkista. Osa videoiden materiaalista voidaan salata, koska niissä on nähtävissä suoranaista poliisin toimintataktiikkaa.

Ajokoulutuskeskuksessa on tarkoitus säännöllisesti kehittää opetusmateriaalia ja pysyä ajoneuvotekniikan kehityksessä mukana, joten elävän kuvan tarkoituksenmukaisesta käytöstä on hyötyä sekä kurssilaisille että kouluttajille. Valikoidut videot (hätäjarrutusväistö, hätäväistö, sekä ajoneuvon pysäyttäminen voimakkeina käyttämällä) tukevat jo kurssin alussa annettua teoriaosuudessa oppimista, koska parhaimmillaan video tarjoaa monta yhtäaikaista kommunikaatiokanavaa: kuva, ääni ja teksti. Tähän työhön valitut videot antavat liikkuvana kuvana parhaimman tuen uuden oppimiselle tai jo opittujen tietojen ja taitojen vahvistamiselle.

2. OHJEET JA MÄÄRÄYKSET AJOKOULUTUKSESTA POLIISIHALLINNOSSA

2.1 Johdanto

Poliisin ajokoulutus aloitetaan jo poliisin AMK-tutkinnon yhteydessä Poliisiammattikorkeakoulussa Tampereella. Varsinaista ajo-opetusta annetaan 34 tuntia. Täydennyskoulutukseen Pieksämäen ajokoulutuskeskukseen suositellaan hakeutumaan heti virkapaikan löydyttyä. Kursseille osallistuminen ei ole pakollista, mutta esimiesten tehtäviin kuuluu kannustaa hakeutumaan kursseille.

Ajokoulutusta ohjaa työturvallisuuslaki, poliisin ajolupajärjestelmä, sekä poliisilain määräykset hälytysajon suorittamisesta ja harjoittelemisesta.

Tavoitteena on kouluttaa poliisiajoneuvojen kuljettajat hallitsemaan työtehtävissä kuljettamansa ajoneuvot kaikissa keliolosuhteissa ja tiukimmissakin liikennetilanteissa. Kuljettajien tulisi tiedostaa, että varsinkin hälytysajo on erittäin vaativa virkatoimi. Ajoharjoittelu lisää myös heidän tietoisuuttaan omista ajotaidoista, sekä mahdollisista kehittämiskohteista.

2.2 Työturvallisuuslaki

Työturvallisuuslaissa (782/2002) mainitaan, työnantajan ja työntekijän lakiin perustuvista ajamisen turvallisuuteen liittyvistä vastuista ja velvollisuuksista seuraavasti. Hälytysajoneuvon kuljettajilla on oikeus saada riittävä perehdytys käytettäviin välineisiin ja menetelmiin sekä tarvittaessa saatava myös ajokoulutusta. Työntekijän on noudatettava työnantajan toimivaltansa mukaisesti antamia määräyksiä ja ohjeita. Työntekijän on työssään huolehdittava käytettävissään olevin keinoin niin omasta, kuin muiden työntekijöiden turvallisuudesta ja terveydestä. Hälytysajoneuvon kuljettamiseen liittyvät seuraavat työturvallisuuslain pykälät, jotka käsittelevät työnantajan ja työntekijän vastuita ja velvollisuuksia.

8 § Työnantajan yleinen huolehtimisvelvoite. Tässä pykälässä mainitaan, että työnantaja on tarpeellisilla toimenpiteillä velvollinen huolehtimaan työntekijöiden turvallisuudesta ja terveydestä työssään. Työnantajan on otettava huomioon työhön, työolosuhteisiin ja muuhun työympäristöön, samoin kuin työntekijän henkilökohtaisiin edellytyksiin liittyvät seikat.

10 § Työn vaarojen selvittäminen ja arviointi. Työnantajan on otettava huomioon työn ja toiminnan luonteesta aiheutuvat haitta -ja vaaratekijät ja jos niitä ei voida kokonaan poistaa, on arvioitava niiden merkitys työntekijöiden turvallisuudelle ja terveydelle.

14 § Työntekijälle annettava opetus ja ohjaus. Tämä pykälä olisi erityisesti otettava huomioon arvioitaessa työntekijän taitoja ja ominaisuuksia ammattimaisena hälytysajoneuvon kuljettajana. Työnantajan on annettava työntekijälle riittävät tiedot työpaikan haitta- ja vaaratekijöistä, sekä huolehdittava siitä, että työntekijä perehdytetään riittävästi työhön, työpaikan työolosuhteisiin, työmenetelmiin ja käytettäviin työvälineisiin. Työntekijälle annettua opetusta ja ohjausta täydennetään tarvittaessa.

18 § Työntekijä yleiset velvollisuudet. Työntekijän on noudatettava työnantajan toimivaltansa mukaisesti antamia määräyksiä ja ohjeita. Työntekijän on muutoinkin noudatettava työnsä ja työolosuhteiden edellyttämää turvallisuuden ja terveellisyysylläpitämiseksi tarvittavaa järjestystä ja siisteyttä sekä huolellisuutta ja varovaisuutta.

19 § Vikojen ja puutteellisuuksien poistaminen ja niistä ilmoittaminen. Työntekijän on viipymättä ilmoitettava työnantajalle ja työsuojeluvaltuutetulle työolosuhteissa tai työmenetelmissä, koneissa, muissa työvälineissä, henkisuojaimissa tai muissa laitteissa havaitsemistaan vioista ja puutteellisuuksista, jotka voivat aiheuttaa haittaa tai vaaraa työntekijöiden turvallisuudelle ja terveydelle.

Tieliikennelaissa on säädetty hälytysajoneuvon kuljettajien oikeuksista olla noudattamatta liikennesääntöjä, liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvoitetta, määräystä, rajoitusta tai kieltoa tai ajoneuvon käyttöä koskevaa säännöstä erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä. Laissa tarkoitettussa tehtävässä on ajoneuvolla ajettaessa käytettävä hälytysääniä ja valomerkkejä, jos tämä on muiden tienkäyttäjien varoittamiseksi tarpeen. Muut tienkäyttäjät ovat velvollisia antamaan esteettömän kulun vain sekä hälytysääniä -että valomerkkejä antavalle ajoneuvolle. Säännöistä poikettaessa on kuljettajan aina varmistettava, että muilla tienkäyttäjillä on mahdollisuus havaita poikkeavasti käyttäytyvä hälytysajoneuvo ja suoriutumaan esteettömän kulun antamisesta asianmukaisesti. Näiden työtehtävien turvallinen suorittaminen edellyttää ajokoulutuksen järjestämistä hälytysajoneuvon kuljettajille. (Työturvallisuuslaki. 782/2002.)

2.3 Poliisin ajolupajärjestelmä

Poliisihallinnossa on määritelty ajolupajärjestelmä seuraavasti.

Poliisin valtakunnallinen täydennyskoulutus:

Poliisiammattikorkeakoulu vastaa poliisin valtakunnallisesta täydennyskoulutuksesta poliisihallinnossa työskentelevien ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi. Koulutuksen tarve ja sisältö arvioidaan Poliisihallituksen strategisen analyysin ja poliisin yksiköiden tarvearvion perusteella. (Poliisihallitus, määräys POL-2019-10653.)

Täydennyskoulutus kohdennetaan ensisijaisesti kenttätöitä tekevien poliisimiesten kouluttamiseen ja toissijaisesti muihin poliisimiehiin ja muuhun poliisin henkilöstöön. Tavoitteena on, että Poliisiammattikorkeakoulusta valmistuneet poliisit suorittavat ammattikorkeakoulututkinnon yhteydessä myönnetyn ensimmäisen ajolisenssin jälkeen seuraavan viiden vuoden kuluessa poliisiauton kuljettajakoulutuksen ensimmäisen tason (talvikurssi).

Ajokoulutuksen tarve tulee arvioida vuosittain tulos- ja kehityskeskustelujen yhteydessä samalla kun muutkin koulutustarpeet käydään läpi. Mikäli täydennyskoulutus katsotaan tarpeelliseksi, tulee poliisiyksikön tukea koulutukseen hakeutumista.

Valtakunnallisen täydennyskoulutuksen toteutumisen varmistamiseksi poliisiyksiköiden tulee jokaisen omalta osaltaan huolehtia siitä, että ajokoulutukseen on vuosittain käytettävissä riittävä määrä ajokouluttajia. (Poliisihallitus, määräys POL-2019-10653.)

Poliisiyksiköiden ajokoulutus:

Poliisiyksiköt vastaavat siitä, että niiden henkilöstöllä on ajolisenssin edellyttämä osaaminen. Mikäli osaamistasoa ei voida varmistaa valtakunnallisella ajokoulutuksella, voidaan poliisiyksikössä järjestää omaa ajokoulutusta. (Poliisihallitus, määräys POL-2019-10653.)

Vastuuhenkilöiden, ja ajokouluttajien koulutus:

Tähän määräykseen liittyvien poliisiyksiköiden vastuuhenkilöiden ja ajolisenssikouluttajien koulutus vahvistetaan vuosittain poliisin muun koulutus-suunnitelman yhteydessä. (Poliisihallitus, määräys POL-2019-10653.)

2.4 Poliisiajoneuvon ajaminen ja hälytysajo

Poliisin työssä on poliisiajoneuvoilla ajaminen merkittävä osa poliisin työtä, sekä ammatillista osaamista. Tiellä liikkussa poliisiajoneuvo kiinnittää kansalaisten huomion ja poliisia pidetään sellaisena liikenteen ammattilaisena, jonka ajamisen on oltava mallikelpoista. Esimerkillinen ja sääntöjen mukainen liikkuminen on osa poliisin ulkoista kuvaa, eikä sitä tule väheksyä. Kun tehtävä ei ole kiireellinen poliisin ajaminen on oltava ennakoivaa, taloudellista ja turvallista. Ajamisessa on noudatettava kaikkia normaaleja tieliikennelaisissa (729/2018) säädettyjä liikennesääntöjä. (Poliisihallitus, määräys 26.5.2020.)

Poliisi voi poiketa liikennesäännöistä, jos poikkeamisen edellytykset täyttyvät ja ne ovat tarpeen virka-tehtävän suorittamiseksi. Turvavyön ja kypärän käyttövelvollisuus koskee kuljettajan ohella myös matkustajia. Säännöistä poikettaessa on useimmissa tapauksissa käytettävä hälytyslaitteita. Niitä käytettäessä on kuitenkin aina muistettava, että muulle liikenteelle on annettava mahdollisuus havaita nopeasti

liikkuva poliisiajoneuvo. On muistettava lisäksi huomioida se tosiseikka, että muun liikenteen käyttäytyminen hälytysajoneuvoa väistettäessä voi olla yllättävää. (Poliisihallitus, määräys 26.5.2020.)

Kaikissa varsinaiseen hälytysajoon liittyvissä tilanteissa on noudattava olosuhteiden edellyttämää erityistä varovaisuutta ja turvallista tilannenopeutta. On myös muistettava, että muille tienkäyttäjille syntyy velvollisuus väistää hälytysajoneuvoa, vasta silloin kun siinä käytetään erityisiä hälytysvalo ja äänimerkkejä. (Poliisihallitus, määräys 26.5.2020.)

Hälytysajon perimmäisenä tarkoituksena on päästä viivytyksettä ja turvallisesti perille. Hälytysajoneuvon kuljettajan on aina muistettava myös se seikka, että hälytysajo voidaan myös keskeyttää, mikäli sen loppuun vieminen voisi johtaa kohtuuttomiin seurauksiin tilanteen kokonaisarvostelun suhteen. (Poliisihallitus, määräys 26.5.2020.)

Pakenevaa ajoneuvoa seurattaessa (kansankielisesti takaa-ajossa) on noudatettava hälytysajosta annetun asetuksen lisäksi sisäministeriön asetusta (245/2015), jossa määrätään poliisin voimakeinoista, sekä kulkuneuvon pysäyttämistä annettua asetusta. Tavoitteena pakkopysäytystilanteessa on pakenevan turvallinen ja viivytyksetön ajoneuvon pysäyttäminen ja paon jatkumisen estäminen. Poliisin on suoritettava toimenpiteet mahdollisimman pienin vaurioin. Etenkin sivullisten turvallisuus on huomioitava, eikä poliisi saa aiheuttaa omalla toiminnallaan enempää vaaraa, kuin tehtävän suorittamiseksi on välttämätöntä. Oma ja sivullisten turvallisuus on huomioitava ja toimenpiteistä on myös mahdollista luopua, jos olosuhteet ja tilanteen kokonaisarvio niin vaatii. (Poliisihallitus, määräys 26.5.2020.)

Määräyksessä hälytysajosta korostetaan lisäksi, muiden tiellä liikkujien turvallisuuden erityistä huomioimista. Parhaimmillaan hälytysajo on ennakoivaa, mutta turvallista ja ripeää etenemistä. Hälytysajon kouluttamisesta on määräyksen mukaan huolehdittava Poliisiammattikorkeakoulussa, sekä poliisin yksiköissä. (Poliisihallitus, määräys 26.5.2020.)

Lisäksi poliisihallitus on määrännyt, että kouluttamisen lisäksi on seurattava poliisiajoneuvoille sattuneiden onnettomuuksien kehitystä. Jos ongelmia ilmenee ja onnettomuudet lisääntyvät huonompaan suuntaan on ryhdyttävä asianmukaisiin toimenpiteisiin näiden ratkaisemiseksi. (Poliisihallitus, määräys 26.5.2020.)

3. PIEKSÄMÄEN AJOKOULUTUKSEN KURSSIT

3.1 Johdanto

Poliisin ajokoulutuskeskuksessa Pieksämäellä on annettu autolla ajamisen täydennyskoulutusta vuodesta 1979. Liikkuva poliisi vastasi koulutuksista aina vuoteen 2014 saakka, jolloin poliisin hallintora-

kenteen uudistuksessa Liikkuva poliisi lakkautettiin ja koulutusvastuu siirtyi Poliisiammattikorkeakoululle. Varsinaista henkilöstöä ajokoulutuskeskuksessa on kaksi päätoimista opettajaa ja mekaanikko. Poliisihallinnosta ja muista valtion virastoista (esimerkiksi Tulli ja Valtioneuvoston kanslia) on kouluttajia oman toimensa ohella käytettävissä 30 henkilöä. Koulutustapahtumia on vuodessa noin 70 ja ne ovat pääsääntöisesti kahden päivän mittaisia ajopainotteisia kursseja. Erilaisia koulutusautoja on ajokoulutuskeskuksessa 60 kpl. Osa niistä on käytöstä poistettuja poliisiautoja ja osa uutena ajokoulutustarkoitukseen ostettuja autoja. Kurssit nimettiin ennen ajolupajärjestelmää: tasot 1-4, mutta järjestelmän käyttöönoton yhteydessä päätettiin kurssien nimiksi vaihtaa kesä-, talvi-, jatko- ja erityiskurssi.

3.2 Talvikurssi

Talvikurssille voivat hakeutua poliisit, joilla on ajolupa. Kurssilla kerrataan ajoneuvon peruskäsittelyä ja harjoitellaan ääritilanteita talviolosuhteissa. Kurssin tavoitteena on, että opiskelija kurssin suorittuaan osaa soveltaa ennakoivaa ajotapaa vaativissakin ajosuorituksissa erityisesti hälytysajossa sekä osaa tunnistaa liukkaan kelin tuomat riskit ja ymmärtää ajoneuvotekniikan perusteet sekä osaa huomioida ne ajamisessa. Kurssin jälkeen opiskelija tuntee ajoneuvotekniikan perusteet ja osaa soveltaa sitä käytännön ajamisessa. Kurssi toteutetaan luennoilla ja ajoharjoituksilla. Hyväksytyt suoritus edellyttää, että kurssilainen on saavuttanut kurssin osaamistavoitteet ja suorittanut hyväksytysti kurssiin sisältyvät vaadittavat suoritukset. Kurssin hyväksytyt suoritus kirjataan valtakunnalliseen ajolisenssirekisteriin. (Polamk 2021.)

3.3 Kesäkurssi

Kurssille voivat hakeutua taso 2:n, talvikurssin tai vastaavan muun koulutuksen suorittaneet poliisimiehet, jotka toimenkuvansa mukaisesti joutuvat kuljettamaan ajoneuvoa pitävän kelin olosuhteissa myös poikkeavan vaativissa erityisosaamista edellyttävissä tilanteissa. Kurssin tavoitteena on, että kurssi harjaannuttaa kokeneet kuljettajat pitävän ajoalustan olosuhteisiin ja vaatimuksiin, kun ajetaan erilaisilla poliisiautoilla vaativissa virkatehtävä tilanteissa erityistilanteet huomioiden. Kurssilla osoitetaan kuljettaja- ja ajoneuvotoiminnan ero sekä merkittävä vaatimustason nousu siirryttäessä ammatissa liukkaalta ajopinnalta pitävälle. Kurssi toteutetaan luennoilla ja ajoharjoituksilla. Hyväksytyt suoritus edellyttää, että kurssilainen on saavuttanut kurssin osaamistavoitteet ja suorittanut hyväksytysti kurssiin sisältyvät vaadittavat suoritukset. Kurssin hyväksytyt suoritus kirjataan valtakunnalliseen ajolisenssirekisteriin. (Polamk 2021.)

3.4 Jatkokurssi

Kurssille voivat hakeutua tasot 1-3 tai talvi- ja kesäkurssin suorittaneet poliisimiehet, jotka toimenkuvansa mukaisesti joutuvat kuljettamaan poliisiautoa pitävän kelin olosuhteissa, poikkeavan vaativissa erityisosaamista edellyttävissä tilanteissa. Kurssi mahdollistaa operatiivisten liikkuvien erityistilanteiden viranomaistoiminnan vaatiman tietotaidon päivittämisen ja toimintatapojen yhtenäistämisen turvallisissa ja tarkoituksenmukaisissa kohderyhmittäin toteutettavissa ajokurssi / case -olosuhteissa. Kurssilla kerrataan ja täydennetään ajamisen perusmotoriikkaa sekä yhtenäistetään toimintamalleja ja kehitetään yhteistyötä viranomaistoiminnassa käytettäessä ajoneuvoa vaativissa liikkuvissa erityistilanteissa. Hyväksyty suoritus edellyttää, että kurssilainen on saavuttanut kurssin osaamistavoitteet ja suorittanut hyväksytysti kurssiin sisältyvät vaadittavat suoritukset.

Kurssin hyväksyty suoritus kirjataan valtakunnalliseen ajolisenssirekisteriin. (Polamk 2021.)

4. AIHE JA TUTKIMUSKYSYMYKSET

4.1 Johdanto

Tämä opinnäytetyö on toiminnallinen tuotos siitä, miten liikkuvaa kuvaa voi käyttää opetusmateriaalina autolla ajamisen rataopetuksessa. Tavoitteena toiminnallisessa opinnäytetyössä oli saada aikaan toiminnallinen työ ja uutta sekä nykyaikaista opiskelumateriaalia. Opinnäytetyön tuotokselta odotettiin nykyaikaisuutta, hyvää ja yksinkertaista käytettävyyttä, asiasisällön sopivuutta koulutettaville, informatiivisuutta, houkuttelevuutta, selkeyttä ja johdonmukaisuutta. Tuotoksen tekemisessä huomioitiin, että sitä on tarkoitus käyttää kaikkien koulutettavien koulutuksessa. Tuotoksesta oli tarkoitus tehdä yksilöllinen ja persoonallinen. (Vilkkä & Airaksinen 2003, 53.)

Koska opetustapahtuma kestää 1-3 päivää, niin onkin erityisen tärkeää, että materiaali on melko lyhyttä ja kuvatut otokset tehokkaita. Tuotettua materiaalia käytetään havainnollistamaan opetettavaa asiakokonaisuutta. Materiaalia voidaan käyttää apuna erityisesti silloin, kun on tarkoitus analysoida opiskelijan ratkaisuja erilaisissa auton hallinnan ääritilanteissa, esimerkiksi hätäväistö-harjoituksessa.

Videointia on tarkoitus tehdä jatkossa myös kurssien aikana, yksittäisiä kurssilaisia kuvaamalla. Näin voidaan jälkikäteen tutkia, miten oikea aikaista oli opiskelijan ohjaispyörän kääntäminen, säilyikö ajoasento koko väistön ajan riittävän tukevana ja miten oppilas selvisi väistön jälkitilanteesta.

Tutkimuksen ulkopuolelle jätettiin tässä työssä ajoneuvon käyttäytymisen analysointi, koska aihe oli tarkoitus pitää tarkoin rajattuna ja keskittyä työssä ensisijaisesti opiskelijan näkökulmasta tehtyihin havaintoihin autoa käsiteltäessä, eikä syventyä autojen teknisiin ominaisuuksiin.

Ajoneuvon hallinta on sellainen psykomotorinen taito, joka voidaan riittävällä harjoittelulla ja ajokoke-
muksen myötä oppia automaation tasolle. Hallintalaitteiden ja ajoneuvon peruskäsittelytaidon saaminen
automaation tasolle antaa kuljettajalle mahdollisuuden keskittyä enemmän muun liikenteen ha-
vainnointiin, liikennetilanteiden ennakointiin, sekä niiden hallintaan. Tarkoituksenmukainen ja ammatti-
mainen ajoneuvon käsittely edellyttää kuljetettavan ajoneuvon mittojen, painon, sekä muiden ajo-omi-
naisuuksien tuntemista. Hälytysajossa etenkin on ymmärrettävä riittävien turvavälien, keliolosuhteiden ja
muiden tielläliikkujien yllättävienkin reaktioiden merkitys turvalliselle liikkumiselle. (Kivari 2020, 95.)

4.2 Toiminnallinen opinnäytetyö

Ammattikorkeakoulussa opintoihin sisältyy opinnäytetyön tekeminen. Toiminnallinen opinnäytetyö on
vaihtoehtona tutkimukselliselle opinnäytetyölle. Toiminnallisen opinnäytetyön perimmäinen tarkoitus on
saada aikaan sellainen tuotos, jossa käsitellään jonkin ammatillisen käytännön toiminnan opastamista,
ohjeistamista, toiminnan järjestämistä tai sen järjeistämistä. Lopputuloksena voi olla esimerkiksi am-
matilliseen käytäntöön suunnattu ohje, ohjeistus tai opastus. Toiminnallinen opinnäytetyö voi olla myös
jonkinlaisen tapahtuman toteuttaminen. Työssä tulisikin yhdistyä käytännön toteutus ja sen raportointi,
niin että lopputuloksena olisi työ, joka on tehty tutkimusviestinnän keinoin. (Vilka & Airaksinen,
2004,9.)

Yleisesti on tarkoituksena, että ammattikorkeakoulusta valmistuttuaan opiskelija toimii jonkin alan asi-
antuntijatehtävissä ja että hänellä on tietämys alansa kehittämisen ja tutkimuksen perusteista. Tämän
vuoksi toiminnallisen opinnäytetyön tulisi aina olla käytännöllinen, työelämälähtöinen, tutkimuksellisella
asenteella toteutettu, sekä tehty sellaisella tasolla, josta ilmenee tekijän hallitsevan alansa tiedot ja
taidot. (Vilka & Airaksinen 2004,10.)

Opinnäytetyössä on hyvä pitää opinnäytetyöpäiväkirjaa. Se toimii tekijälle työn eri vaiheiden muistina.
Sitä voi pitää sanallisessa tai kuvallisessa muodossa. Opinnäytetyöprosessi on melko pitkä ja laaja
tapahtuma, joten on lähes mahdoton muistaa prosessin edetessä kaikkia yksityiskohtia ja valintojen
perusteita. Opinnäytetyöpäiväkirjan tulisi sisältää kaikki ideat ja ajatukset, mitkä liittyvät opinnäytetyö-
hön. Kirjallisuus, artikkelit, leikkeet, videot jne. On tärkeää kirjata esimerkiksi sivunumerot tarkasti ylös.
Jos työn edetessä tulee muutoksia alkuperäiseen, kannattaa siihen vaikuttaneet seikat kirjata ylös.
(Vilka & Airaksinen 2004, 21.)

Ammattikorkeakoulussa tehtävässä toiminnallisessa opinnäytetyössä ei riitä, että on toteutettu jokin
tapahtuma, tuote, opas tai ohjeistus. Opintojen yhtenä tarkoituksena on, että tekijä osoittaa pystyvänsä
yhdistämään ammatilliset teoreettiset tiedot ammatilliseen käytännön tekemiseen. On osoitettava, että
kykenee pohtimaan teorioiden kautta nousevia käsitteitä ja soveltamaan niitä kriittisesti alan ammatilli-
seen kulttuuriin. (Vilka & Airaksinen 2004, 41.)

Toiminnallisen opinnäytetyön raportista selviää, mitä, miksi ja miten on työssä tehty. Millaiset ovat olleet työn tekemisen vaiheet, millaisiin tuloksiin ja johtopäätöksiin työn tekijä on tullut. Raportissa on oltava myös tekijän omat arviot työstään. Työstä on käytävä lukijalle ilmi se, miten tekijä on työssään omasta mielestään onnistunut. Tässä mielessä opinnäytetyö on ammatillisen ja persoonallisen kasvun välinen ja se kertoo työn lukijalle myös ammatillisesta osaamisesta. Toiminnallisiin opinnäytetöihin kuuluu raportin lisäksi myös tuotos, joka on kirjallisessa muodossa. (Vilkkä & Airaksinen 2004, 65.)

4.3 Liikennepsykologia

Liikennepsykologian tutkimus Suomessa on edennyt varsin pitkälle Mika Hatakan GDE-mallin (Goals for Driving Education) myötä. (Hatakka 2001, 201-215). Mallin mukaan on helpompi ymmärtää käyttäytymistämme liikenteessä. Siinä on ajamisen ja liikenteessä käyttäytymisen katsottu olevan muutakin kuin ajoneuvon-, liikennetilanteiden - sekä liikennesääntöjen hallintaa. Yleisesti saatamme ajatella, että sääntöjen osaaminen, ajokokemus sekä ajoharjoittelu tekevät hyvän kuljettajan. Tämä ei kuitenkaan GDE-mallin mukaan riitä, vaan edellä mainitun teknisen ajattelun lisäksi, onkin korostettava käyttäytymis- ja kasvatustieteistä johdettavia liikennekompetensseja. Niihin kuuluvat kuljettajan persoonallisuus, temperamentti, itsetuntemus, ärsytyskynnys, painekäyttäytyminen, elämishakuisuus, tunteiden hallinta, ylimääräisten motiivien tunnistaminen, päätöksenteko, reagointi -ja käyttäytymismallien itsetuntemus, riskikäyttäytyminen sekä omien dominoivien signaalien kontrollointi. Mallissa korostetaan näiden lisäksi liikennetilanteiden ja riskien hallinta ennakkoiden sekä sosiaalinen harkitsevaisuus ja sopeutuvuus. (Hatakka 2001.)

Mainittujen tekijöiden merkitys nousee hälytysajoneuvon kuljettamisessa vielä normaalia liikenteessä ajamista tärkeämmäksi ymmärtää. Edellä mainittuihin kuljettajan persoonallisuuteen liittyvät ja päätöksentekokykyyn vaikuttavia tekijöitä ovat kuljettajan ärsyyntyminen, turhautuminen, pienimuotoinen liikennekiukku ja äärimmäisenä liikenne-raivoksi kutsuttu käyttäytyminen. Liikenteessä saatamme kokea mainittuja tunteita, silloin kun joku edellä menevä määrää nopeuden ja ehkä näin estää meille itsellemme oikeaksi koetun ajonopeuden ylläpitämisen. (Kivari 2020, 96.)

Erityisesti hälytysajossa on ymmärrettävä muita tienkäyttäjiä tavallista enemmän ja että heillä on todella mahdollisuus havaita ja väistää muuta liikennettä nopeampi ja poikkeavasti käyttäytyvä hälytysajoneuvo. Useimmilla tienkäyttäjillä hälytysajoneuvon kohtaaminen, siten että olisi luovuttava esimerkiksi etuajo-oikeudesta tai annettava tietä, tulee vastaa varsin harvoin ja heiltä on osattava odottaa mitä merkillisempiä reaktioita. Harva tielläliikkuja seuraa ja odottaa kovinkaan aktiivisesti peleistä takaa mahdollisesti tulevaa hälytysajoneuvoa. (Kivari 2020, 96.)

Hälytysajoneuvon kuljettajan on ärsyyntymisen sijasta mietittävä ennemminkin, onko hälytysajoneuvo mahdollista havaita ja varottava muiden tiellä liikkujien syylistämisestä. Yksilöllä on psykologisesti taipumus välillä yrittää löytää omien epäonnistumisien syy muista ihmisistä tai heidän käyttäytymisestään. (Kivari 2020, 96.)

Turvallisuusosalalla työskenteleviltä ihmisiltä vaaditaan sekä normaalia tunne-elämää-, että tilannekohtaista omien tunteiden kontrolloimiskykyä varsinkin stressaavissa tilanteissa. Kontrolloimiskykyä kuvaankin termillä eristäminen (Feldt 2015, 56). Edellä mainitulla puolustusmekanismilla häiritsevä tunne suljetaan tilanteesta pois ja pyritään keskittymään ainoastaan rationaaliseen ajatteluun. (Kivari 2020, 96.)

Henkilön persoonaan liittyvästä painekäyttäytymisestä voidaan yrittää ennustaa myös hänen käytöstään hälytysajoneuvon kuljettajana erilaisissa liikennetilanteissa. Ennustettavuus on melko vaikeaa seläisissä tilanteissa, jotka ovat uusia ja yllätyksellisiä. Lisäpaineen tilanteessa synnyttää tunne, että henkilö kokee toimintansa olevan sosiaalisen arvioinnin kohteena. (Kivari 2020, 96.)

Vastoin yleistä luuloa, on etenkin nopeassa hälytysajossa pitävä keli liukasta vaativampaa. Rengas pitää tiettyyn rajaan asti ja kun pito menetetään, tapahtuu esimerkiksi pyörän luisto nopeasti ja usein vielä yllättäen. Pito myös palautuu nopeasti ja jos kuljettaja on kääntänyt ohjauspyörää tilanteen aikana, auto lähtee ohjautumaan pidon palatessa juurikin eturenkaiden suuntaan. Talvella kun pitoa ei ole lumen ja jään takia yhtä paljon kuin pitävällä kelillä, antaa vähäisempi kitka ja renkaiden luistaminen kuljettajalle lisää aikaa tehdä korjaavia ohjausliikkeitä. Pitävällä kelillä on käytetyt ajonopeudet ovat yleisesti suurempia, eikä tilanteisiin osata välttämättä varautua yhtä huolellisesti kuin talven liukkailla. Entä mikä merkitys on esimerkiksi katseen kohdistamisella? Ajoneuvo ohjautuu yleensä juuri sinne, minne kuljettaja katsoo ja onkin tärkeää katsoa tarpeeksi kauas mihin ollaan menossa, eikä kohdisteta katsetta esimerkiksi edellä menevään autoon, vaan katsotaan tulevaa tieosuutta niin kauas kuin on mahdollista nähdä. (Liikenneturva, 2020).

4.4 Tutkimuskysymykset

Minkälaiset opetusvideot voisivat toimia parhaiten autoilla tapahtuvan käytännön täydennyskoulutuksen tukena teoriaopetustunneilla? Entä minkälaisia videoita esitettäessä saataisiin teoria parhaiten sidottua käytännön hätätilanteisiin tai poliisin erityistilanteisiin hälytystehtäville ajettaessa.

Täydennyskoulutuksessa on tarkoitus harjoitella osittain jotain aivan uutta, mutta toisaalta vahvistaa jo opittuja ajamisen malleja. Osalle kurssilaisista harjoitukset voivat olla jo tuttuja, mutta heille onkin tärkeää tarjota tarpeeksi haasteellisia harjoituksia, että oppiminen jatkuu ja taidot vahvistuvat. Paljon ajaneiden osalta ongelmaksi muodostuu vääränlaisista toimintamalleista poisoppiminen.

Tällaisissa tapauksissa on opiskelijan oma motivaatio ja tahtotila on oltava myönteinen ja vastaanottava, että kouluttajan antama palaute toimisi toimintaa muuttavana.

Minkälaiset videot auttaisivat kouluttajia valmistelemaan kurssilaisia teorialunteja seuraaviin käytännön ajoharjoituksiin? Entä mitä asioita tulisi kouluttajien kertoa videoita esittäessään?

Mitä paremmin kouluttajat osaavat kertoa harjoituksessa tehtävät asiat, näyttää ajettavan harjoituksen ja tuomalla perusteet miksi juuri tämä harjoitus on tarpeellinen, sekä motivoimaan opiskelijat - sitä tehokkaammin ja nopeammin opiskelijat pääsevät harjoitukseen kiinni. Useimmiten ensimmäinen ja toinen harjoituskerta menee harjoitukseen tutustuessa, mutta kun on täysin selvää mitä ja miten toimitaan alkavat kuljettajan taidot kehittyä.

Tärkeässä roolissa on kouluttajien antama välitön ja kannustava palaute ja se, että toimintaa korjataan haluttuun suuntaan. Kun harjoituskertoja on takana 5-10, on opiskelija useimmiten saavuttanut sen vähimmäistason, joka on harjoituksen tarkoituksena. Harjoittelussa saattaa toki myös käydä siten, että opiskelija ei yrityksestä huolimatta suoriudu harjoitukselle asetetuista tavoitteista (vrt. ops/Polamk). Silloin on syytä pohtia, lisäharjoittelun mahdollisuutta tai hyväksyä se tosiasia, että kaikki eivät harjoittelusta huolimatta saavuta sellaista hälytysajoneuvon kuljettajalle asetettua tasoa, joka vaadittaisiin esimerkiksi turvalliseen, tarkoituksenmukaiseen ja tehokkaaseen virka-auton kuljettamiseen.

Toistoja ei voida ainakaan yhdellä harjoituskerralla tehdä liikaa. Useimmat toistot saattavat puuduttaa ja väsyttää ja oppimiskäyrä alkaa vähitellen laskea. Siinä kohtaan onkin tarpeen vaihtaa kuljettajaa tai pitää tauko.

Koulutuksessa pyritään myös lisäämään kuljettajien ajatusmaailmaan se seikka, että ajaminen on mitä suurimmassa määrin myös ajattelemista. Kun kuljettajan varmuus ajoneuvon käsittelyssä saavuttaa tason, jossa hän tiedostaa omat taitonsa sekä kehittämistarpeensa, todennäköisyys piittaamattomaan liikennekäyttäytymiseen melko pieni. Sen tosiseikan tiedostaminen, että muut tielläliikkijat eivät välttämättä omaa samoja taitoja, kuin koulutettu viranomainen, tekee kuljettajasta entistä enemmän muiden huomioonottavamman ammattilaisen.

Miten paljon koulutuksella voidaan nostaa opiskelijan taitotasoa? Tietyn taitotason saavuttaminen onnistuu harjoitusten toistamisella ja kuljettajan aktiivisella neuvomisella. Tärkeintä on, että kuljettaja tiedostaa omat henkilökohtaiset ominaisuutensa ajoneuvon kuljettajana ja hyväksyy tosiasiat.

Olisiko autoilla tapahtuvassa täydennyskoulutuksessa tarpeen lähettää kurssille tuleville opiskelijoille ennakkotehtäviä? Missä määrin ne voisivat auttaa ajotaidon kehittämisessä.

Mikä olisi sopiva aika tulla kurssille uudestaan? Opittujen taitojen ylläpitäminen vaatii jatkuvaa harjoittelua ja kertaamista. Sopiva aika tulla uudestaan kurssille riippuu paljon siitä, minkälaisissa tehtävissä

kuljettaja toimii, sekä toisaalta myös kuljettajan taitotasosta. Jos vaativien tilanteiden ajamista on paljon, olisi tärkeää harjoitella myös paljon. Jos ajaminen on pelkästään siirtymistä paikasta toiseen, eikä ole tarkoituskaan käyttää ajoneuvoa esimerkiksi voimankäyttövälineenä tai jos hälytysajon ajaminen ei kuulu työnkuvaan, riittää vähäisempikin harjoittelu. Paras tilanne olisi, että ensimmäiselle kurssille pääsisi mahdollisimman pian virkanimityksen jälkeen ja sen jälkeen seuraaville kursseille 2-4 vuoden välein, riippuen edellä mainituista seikoista.

5. TIETOPERUSTAN ESITTELY

5.1 Ajoharjoittelu

Tässä opinnäytetyössä otsikon mukaiseen ajoharjoitteluun liittyvät asiat voidaan jakaa kahteen ryhmään: hätätilanneajamiseen ja hälytysajoneuvon käyttöön erityistilanteissa.

(Poliisihallitus/ Määräys ID-20152009, 4)

Hätätilanneharjoittelun tietopohja lähtee ajofysiikasta, ajonopeuden merkityksestä auton hallintaan, sekä ajoneuvon järjestelmien (esim. ajonvakautusjärjestelmän, ESC) ja niiden toiminnan ymmärtämiseen. Rataharjoittelussa on tarkoitus todistella liike-energian vaikutuksia ajotapahtumaan. Myös teoreettisen opetusmateriaalin tulee valaista näitä fysiikan lainalaisuuksia. Siinä voidaan esimerkiksi esitellä nopeuden vaikutusta auton pysähtymismatkaan. Opinnäytetyöstä pyritään saamaan mahdollisimman käytännönläheinen ja helposti ymmärrettävä, eikä siinä ole tarkoituskaan perehdyttää oppilaita kovin syvällisesti fysiikan lakeihin.

Pelastusopistossa työskentelevä Ari Kivari on maininnut julkaisussaan (2020, 71-72) tarkemmin ajoneuvon vaikuttavat fysiikan lait. Hälytysajoneuvon kuljettajan olisi tiedostettava fysiikan lakeja hyväksikäytettäessä ainakin sen, että mitä tapahtuu ajoneuvon pysähtymismatkalle, jos käytettävä nopeus kaksinkertaistetaan? Liike-energian kaksinkertaistessa, pysähtymismatka muuttuukin nelinkertaiseksi, eli kasvaa nopeuden neliössä. Tässä laskelmassa ei oteta vielä huomioon sitä tosiseikkaa, että nopeuden kasvaessa myös reaktiomatka kasvaa. Pysähtymismatka onkin aina jaettava kahteen osioon, reaktiomatkaan ja jarrutusmatkaan. Normaalin kuljettajan reaktioaika on yleisesti 1-3 sekuntia, joka tarkoittaa sitä aikaa, kun esimerkiksi autolla liikuttaessa aivoilta lähtee käsky oikealle jalalle jarrupolkimen painamiseksi. Ajoneuvo liikkuu siis yhden sekunnin aikana, esimerkiksi 100 km/h:n nopeudessa noin 28 metriä, eikä jarruttamista ole vielä ehditty edes aloittaa. Pitävällä kelillä kesärenkailla varustetun auton jarrutusmatka täydellä jarruteholla on noin 40 metriä. Kyseisellä nopeudella turvallinen välimatka edellä kulkevaan ajoneuvon olisi oltava siis lähes 70 metriä.

Ajokoulutuksessa tehdään kurssilaisille erilaisia näyttöjä, joissa pysähtymismatkan muutoksia todennetaan käänteisellä tavalla. Fysiikan lait toimivat nopeuden muutoksessa siten, että hyvänä nyrkkisääntönä voidaan pitää "vartti pois vauhdista, niin jarrutusmatka putoaa puoleen". Kyseinen tosiasia tulisi muistaa etenkin hälytysajossa lähestyttäessä risteyksiä, alempia nopeusrajoitus-alueita, sekä ruuhkaisia tieosuuksia.

5.2 Opetusvideoiden sisällöt

Tässä tutkimuksessa opetusvideoiksi valikoituivat seuraavat ajoharjoitukset:

1. Hätäväistö
2. Hätäjarrutusväistö (esc-väistö)
3. Ajoneuvon suistaminen kiinniajamalla

Kaksi ensimmäistä harjoitusta ovat niin sanottuja perusharjoituksia, joita olisi syytä harjoitella jokaisen tielläliikkujan. Kolmas on poliisin voimankäyttövalikoimaan kuuluva ja ääritilanteissa käytettävä pakenevan tai pysäytyskäsä noudattamatta jättäneen ajoneuvon pysäyttämiseen kuuluva ajoneuvon käyttöön liittyvä harjoitus.

Mitä asioita sisältyy mainittuihin harjoituksiin ja miksi juuri ne valikoituivat videoitaviksi?

Ongelmia ajokäyttäytymisessä: Miksi joku toinen selviytyy tiukasta ääritilanteesta ja toinen ei? Ääritilanteita harjoiteltaessa on erittäin tärkeää, että kuljettajan ajoasento on säädetty täsmälleen oikein: hän istuu tukevasti ja omaa edellytykset ohjauspyörän nopealle kääntämiselle ja, että hänellä on valmiudet tilanteen niin vaatiessa kääntää lisää ja vaihtaa otetta ohjauspyörällä. Istuin ja ohjauspyörä on säädetty niin lähelle, että kuljettaja pysyy koko tilanteen aja tiukasti istuimessa, eikä joudu kurkottelemaan hallintalaitteille pitääkseen auton kulkusuunnan haluamanaan. Nämä seikat tulevat varsin konkreettisesti esille, sekä hätäjarrutus, -että hätäväistöharjoituksessa. Ajoasento ja ohjauspyörän kääntäminen käydään läpi sekä talvi- ja kesäkurssin alussa.

Edellä mainitut harjoitukset ovat niin sanottuja perusharjoituksia, jotka ajetaan talvi- ja kesäkursseilla. Kurssilaiset pääsevät harjoittelemaan maantienopeuksilla (80 km/h) tilannetta, joka voi tulla vastaan normaalissa kiireettömässä partioajossa tai hälytysajossa. Harjoituksista on tietenkin suuri hyöty myös omaa vapaa-ajalla tapahtuvaan ajamiseen. Omakohtaisista kokemuksista on tarpeen kertoa toisinaan myös liikenteen valvontatehtävien yhteydessä huomautettaville kansalaisille.

Laaja-alainen taustatieto lisää myös viranomaisen uskottavuutta ja harjoitusten tarkoitus on myös herätellä kurssilaisia huomaamaan, ettei ajaminen ole varsinkaan ääritilanteissa kovinkaan helppoa. Uusi ajoneuvotekniikkakaan kun ei muuta väärää tilannenopeutta oikeaksi.

Laadukkaat ja lyhyen ytimekkäät videot harjoituksista auttavat kurssilaisia valmistautumaan harjoitukseen ja katsotun videon ja kuullun harjoituksen kuvauksen yhdistäminen antaa heille jo ennakkoon yksityiskohtaista tietoa harjoituksen kulusta. Keskustelu aiheesta sekä omakohtaiset kokemukset vastaavista tilanteista auttavat ymmärtämään harjoittelun tärkeyden ja sen hyödyn siirtäminen tosielämän tilanteisiin helpottuu.

Kolmas kuvattu harjoitus liittyy poliisin käyttämiin voimakeinoihin ja se ei ole julkinen, koska se sisältää poliisin vaativissa virkatehtävissä käyttämää taktiikkaa. Sen kuvaaminen ja tarkka läpikäynti kurssilaisille helpottaa harjoitukseen valmistautumista ja ehkäisee sekä henkilö -että ajoneuvovaurioita. Sen videon avulla on luokkatilassa mahdollista keskustella aiheesta varsin yksityiskohtaisestikin ja samalla käydä läpi onnistuneeseen suoritukseen vaikuttavia seikkoja.

Tätä harjoitusta ei käytännössä ole mahdollisuus harjoitella muualla kuin ajokoulutuskeskuksessa, koska lähes aina ajoneuvokalustoon tulee harjoituksissa osumia. Harjoituksessa käytetään siihen erityisesti vahvistettuja ajoneuvoja ja on tärkeää, että harjoitusta ei pääse sivulliset seuraamaan sen sisältämän poliisitaktiikan takia.

Kyseisen harjoituksen läpikäyminen ja sen kouluttaminen on tavallista vaativampaa myös ajokouluttajille. On tärkeää, että on olemassa tarkasti kuvattu video, joka helpottaa heidän työtään, sekä tukee teoriaopetuksessa läpikäytävään poliisille annetun ohjeistuksen kertaamista.

Opinnäytetyö on muilta osin julkinen, mutta mainittu kolmas video, sekä sen tarkempi esittely käsikirjoituksineen on tämän työn liitteenä ja on salassa pidettävä.

5.3 Oppiminen ja oppimistyylit

Oppimistyyliä on monenlaisia. Toiset oppivat kohtalaisen hyvin pelkästään lukemalla tekstiä ja siirtämällä lukemansa tiedot omaan käytännön tekemiseensä. Toiset taas eivät tahdo millään muistaa lukemaansa ja heidän pitääkin lukea samaa tekstiä monta kertaa, saadakseen mieleensä jäämään edes vähäisen määrän tietoa. Jotkut taas oppivat parhaiten kuuntelemalla opetusta ja tekemällä samaan aikaan muistiinpanoja. (Prashing 2000, 192.)

Eräs oppimistyylien yleisimmistä jaoista on erittelemisen tiedon vastaanottotapojen mukaan. Näin jaoitellen voi opiskelija olla visuaalinen, auditivinen tai kinesteettinen oppija. Useimmat ihmiset eivät kuitenkaan lokeroidu tarkasti yhteen oppimistyyliin, vaan jokaisen henkilökohtainen oppimistyyli on edellä mainittujen sekoitus. (Mannerheimin lastensuojeluliitto, 2010,1.)

Visuaalinen oppija oppii parhaiten asioita näkemällä. Hän useimmiten käsittelee ympärillään tapahtuvia asioita silmillään ja oppii parhaiten silloin, kun opetuksessa käytetään paljon kuvia, kirjoja, kalvoja ja videoita. Juuri hän hyötyy eniten videoiden käytöstä, koska useimmat asiat ovat hänelle helpompaa

ymmärtää videolta näytettynä kuin luettuna. Usein visuaalisella oppijalla on vaikeuksia oppia pelkästään kuuntelemalla tai lukemalla. Yleensä visuaaliset oppija käsittelevät asioita nopeasti ja haluavat hahmottaa opittavat asiat laajempina kokonaisuuksina. (Oppimistyyliit. Verkkodokumentti. Mannerheimin lastensuojeluliitto.1.)

Auditiivinen oppija oppii parhaiten kuuntelemalla. Opetusvideot joissa videolla tapahtuvia asioita kerrotaan ääneen, ovat heille sopivia. Omasta mielestään he oppivat parhaiten luennoilla, joissa asioista keskustellaan ja opiskeltavat asiat selitetään. Usein he tarvitsevat loogista etenemistä opettavassa asiassa niin, että yksityiskohdat käydään läpi yksi kerrallaan. Heille olisi hyödyksi, että opetusvideon katsomisen jälkeen, sen sisällöstä olisi mahdollisuus keskustella. (Oppimistyyliit. Verkkodokumentti. Mannerheimin lastensuojeluliitto.1.)

Kinesteettinen oppija on nykytiedon valossa suomalaisen koulurakenteen vuoksi ongelmallinen oppija. Hänelle kun sopisi parhaiten opiskella asioita tekemällä ja kokeilemalla. Näiden lisäksi hän on hieman rauhaton ja hänellä on usein tarve liikkua koko ajan ja keskittyminen on vaikeaa. Videoita käytettäessä tällaiselle oppijalle olisi kaikkein parasta päästä itse tekemään videoita, tällä tavoin hän oppisi parhaiten ja voisi luoda jopa jotain uutta. (Oppimistyyliit. 2010, Verkkodokumentti. Mannerheimin lastensuojeluliitto.1).

Kolbin kokemuksellisen oppimisen mallin mukaan, oppiminen edellyttää kokemusten ymmärtämistä sekä kokemusten muuntamista. Välittömät ja konkreettiset kokemukset tulisi tässä oppimisen mallissa ymmärtää abstraktin käsitteellistämisen avulla. Oppijan jäsentää kokemukset käsitteiden avulla ja näin luodaan perustaa uuden oppimiselle. Uuden oppiminen perustuu kokemusten muuttamiseen, kokeilun ja havainnoimisen kautta. Erilaisten käsitteiden ja yleistyksien pohjalta voidaan tehdä uusia toimintamalleja, joita kokeilemalla onnistutaan parhaassa tapauksessa luomaan uusia käsitteitä, yleistyksiä ja toimintamalleja. Kolbin kokemusperäisen oppimisen mallissa oppimisprosessi alkaa yksilön konkreettisestä kokemuksesta, siinä yksilö hankkii kokemuksia, jotka ovat pohjana havainnolle ja ajattelulle. Nämä havainnot pyritään muotoilemaan käsitteiksi ja yleistyksiksi, sekä sulauttamaan ne erilaisiin teorioihin. Tätä vaihetta kutsutaan abstraktin käsitteellistämisen vaiheeksi. Sen jälkeen tapahtuu aktiivinen kokeilu, jossa opittuja asioita kokeillaan uusissa käytännön tilanteissa. Aktiivisessa kokeilussa on mahdollista saada uusia kokemuksia. Tällä tavoin muodostuu ajatus prosessiluontoisesta oppimisesta, jaksottaisesti etenevästä tapahtumien sarjasta. Oppija tunnistaa jonkin teoreettisen käsitteen omakohtaisesti ja sitä kautta pystyy muuttamaan itse koetut kokemukset ja ajatukset aktiiviseksi toiminnaksi. (Lemmetyinen 2004, 37-39.)

5.4 Videot oppimateriaalina

Opetusvideoista tehdyn tutkimuksen tulosten mukaan sekä opiskelijat, että opettajat suhtautuvat myönteisesti videoiden käyttämiseen opetuksessa ja heillä oli myös kokemuksia videoiden opetuskäytöstä. Opettajat myös uskoivat, että opetusvideot saavat jatkossa yhä suuremman merkityksen opetusmenetelmien joukossa. (Pirnes 2018, 50.)

Videoita voidaan käyttää muun oppimisen tukemiseen. Niiden käyttö ei poista opetettavan aiheen teoreettisen tiedon käsittelemistä perinteisin tavoin. Autolla ajamisen täydennyskoulutuksessa käytännön tekemisellä on erittäin iso rooli. Videoiden käytön hyöty voidaan nähdä myös siinä, että niistä voidaan saada irti joitain sellaisia yksityiskohtia, joita muunlaisella opettamisella ei yksinkertaisesti voida saada. Ne ovat erittäin hyviä havainnollistettaessa joitain yksityiskohtia, esimerkiksi ajoneuvon ohjauspyörän kääntämisen ajoittamisessa, tai kuvattaessa eturenkaan luistamista kääntämistilanteessa. Videoiden käytettävyyttä lisää myös se, että niitä voidaan näyttää aina uudestaan ja uudestaan, tilanteita voi havainnollistaa pysäyttämällä kuva tai liikuttamalla videota eteenpäin kuva kuvalta.

Rataopetuksessa käytettävä videomateriaali on kuvattu Pieksämäen ajokoulutuskeskuksessa. Kuvaukset on tehty käyttämällä apuna ns. action-kameroita (GoPro), jotka kiinnitettiin autoihin, matkapuhelimen kameroita sekä kuvauskoptereita (Droneja). Ajokoulutuskeskuksessa koulutetaan opiskelijoita neljällä eri tasoisella kurssilla. Kuvamateriaali on käytössä jokaisella kurssitasolla.

Opetusvideoiden tekeminen tässä oppimisympäristössä koetaan sekä kouluttajien, että opiskelijoiden toimesta positiiviseksi asiaksi ja he pitävät lyhyitä videoita käytettävyydeltään erinomaisina. Suurin osa kouluttajista on oman toimensa ohella toimivia, muissa valtion virastoissa töissä olevia henkilöitä ja heidän toiveenaan on, että opetusmateriaali on selkeää ja nopeasti käytettävissä.

Ajofysiikasta on olemassa runsaasti lähdekirjallisuutta. Tuoreimpana ja ajokoulutukseen parhaiten so-pivana esimerkkinä mainittakoon Kuopion pelastusopiston opettajan Ari Kivarin tekemä opetusmateriaali Hälytysajoneuvon kuljettamisen riskienhallinnasta. Myös ajokoulutuskeskuksessa on aikojen kulu-essa tehty monipuolista ajoharjoitteluun liittyvää opetusmateriaalia. Uusien videoiden on tarkoitus tehdä materiaalista nykyaikaisempaa ja havainnollistavampaa.

Harjoituksissa erityistilanteita koulutettaessa ei paneuduta liian syvälle poliisin voimankäytön maailmaan, vaan koulutuksen tavoitteena on pohtia esim. "pakenevan seuranta" (kansankielisesti takaa-ajaja) sekä pakkopysäytyksiä ajosuorituksen ja työturvallisuuden näkökulmista. Nykyään on lähes kaikissa partioautoissa tallentavat kamerrat, joten materiaalia erilaisista tilanteista on saatavilla.

Poliisin erityistilanteiden toimivallasta on saatavilla myös opinnäytetyössä tutkittua tietoa. Esimerkiksi Toni Karhun vuonna Poliisiammattikorkeakoulussa vuonna 2019 kirjoittama opinnäytetyö.

Nykyaikaisessa opetustyyliissä usein esitetään opetettavasta aiheesta video tai muu sellainen materiaali, jota opiskelija katsoo ja kuuntelee. Videon avulla voidaan välittää tietoa paremmin, kuin perinteisillä pedagogisilla työkaluilla. Videoita käytettäessä opettajan rooli muuttuu tiedon jakajasta yksilöllistä oppimista sekä oppilaiden itseohjautuvuutta tukevaksi. (Arduser 2016, 223-224.)

Videoita on nykyään monista aiheista ja niissä on paljon hyviä puolia. Liikkuva kuva helpottaa näkemään sellaisia seikkoja, joita muuten olisi vaikeaa tai jopa mahdotonta tuoda esille. Videoiden avulla on mahdollista herättää opiskelijoiden kiinnostus opettavaan asiaan. Video edistää mallioppimista ja videolla voidaan tukea faktojen muistamista. (Hakkarainen & Kumpulainen 2011, 12-14.)

Nuorten lisääntynyt mediankäyttö on tullut jäädäkseen ja opetusmateriaalin on pysyttävä ajassa mukana. Oppiminen internetissä katsotun videon kautta kilpailee perinteisemmän luokkahuoneessa tehtävän formaalin opetuksen kanssa. Nuorten oma ja koulussa tapahtuva kokemusmaailma eivät tutkimuksen mukaan kohta. (Mehtälä 2016,6.)

Jokainen joka osaa käyttää matkapuhelinta voi tehdä videon ja tekniikan nopea kehittyminen onkin tehnyt hyvien opetusvideoiden käyttämisen mahdolliseksi. Niitä voi katsoa koska ja missä haluaa, videon voi pysäyttää ja sitä voi toistaa useita kertoja. Sen pohjalta on mahdollista tehdä muistiinpanoja. Videoita on lisäksi helppo jakaa ja säilyttää.

Ihminen oppii parhaiten, kun saa mahdollisimman monella aistilla tehdä havaintoja opetettavasta aiheesta. Liikkuvaa kuvaa on käytetty opetuksessa jo pitkään, mutta se on yleistynyt suunnilleen 1980-luvulta lähtien, kun käytettävimpiä välineitä alkoi tulla markkinoille. Nykyään on laitteet jo todella monipuolisia ja edullisen hintaisia. Videoiden kautta oppimisesta on tullut kaikenikäisten käyttämä oppimisen muoto.

Hyvän opetusvideon on oltava tarpeeksi yksinkertainen, mutta samalla myös mahdollisimman informatiivinen. Sen on oltava siis opettavaa asiaa hyvin havainnollistava. (Utriainen & Miettinen 2016, 28).

Vuonna 2014 tehdyssä tutkimuksessa (Guo, Kim & Rubin 2014, 44-48, Mehtälä 2016,7) arvioitiin 862 videota ja niiden katselukertoja. Tehtyjen havaintojen perusteella voitiin mainita seitsemän seikkaa, jotka edesauttavat hyvien videoiden syntyyn:

1. Kaikkein tehokkaimpina pidettiin lyhyitä videoita. Pääteltiin että kuuden minuutin jälkeen katsojan mielenkiinto laskee.
2. Jos materiaalissa näytetään esimerkiksi PowerPoint-dioja, on tärkeää, että videossa näkyy myös puhujan kasvot.

3. Persoonalliset videot saattavat toimia paremmin kuin TV-studio-tyyppiset videot. Tekijän kannattaisi siis suosia monipuolisia kuvausympäristöjä.
4. Tablettipiirrostopututoriaalit toimivat paremmin kuin videoidut PP-esitykset. Videolle olisi eduksi, jos niissä olisi visuaalista liikettä sekä välikommentteja. Tärkeää on, että katsojat pysyvät mukana luennoitsijan ajatuksenkulussa.
5. Luentosali-tyyppiset oppitunnit eivät toimi tehokkaasti verkko-opetuksessa.
6. Videoissa kannattaa puhua tarpeeksi nopeasti ja innostuneesti. Jos katsoja ei ehdi kuulla tai tajuta kaikkea, voi hän aina kelata videota taaksepäin ja katsoa epäselväksi jääneen kohdan uudestaan.
7. Luentovideot ja tutoriaalivideot toimivat hieman eri tavalla opetuksen tukena. Luentovideoissa kannattaa yleensä tähdätä yhteen hyvään katselukertaan. Tutoriaalit sen sijaan kannattaa suunnitella uudelleen katsottaviksi ja tukea oppimista esimerkiksi videoon upotetuilla väliotsikoilla.

6. TOTEUTUS

Ajokoulutuksen täydennyskoulutuksessa on tavoitteena kehittää kursseille osallistuvien opiskelijoiden valmiuksia ajoneuvon turvalliseen, tehokkaaseen ja ammattitaitoiseen käsittelemiseen. Lyhyen (yleensä kahden päivän mittaisen) oppimistapahtuman aikana on omaksuttava paljon asioita ja tavoitteena on, että omasta taitotasosta riippumatta, jokainen kurssilainen oppii kahden päivän aikana jotain uutta. Osa opiskelijoista on saattanut oppia ajamiseen vääränlaisia toimintatapoja ja niistä on varsin vaikeaa irrottautua. Tähän on liikkuvan kuvan käyttö ja suoritusten välitön analysointi ja läpikäyminen kurssilaisten kanssa hyvä keino.

Opetuksen kehittämisen tulevana tavoitteena on tuoda nykyaikaiset tallennusvälineet tehokkaaseen käyttöön ajokoulutuksen täydennyskoulutuksessa, siten että opiskelijoilla on mahdollisuus tutustua osaan opetusmateriaalia jo ennen kurssia.

6.1 Videoiden suunnittelu ja tekeminen

Videoiden aiheiden ja kuvaamisen suunnittelu aloitettiin heti opinnäytetyön aiheen varmistuttua keväällä 2019. Toteutuksessa olivat mukana poliisin ajokoulutuskeskuksen ajokouluttajat Harri Niinioja ja Sami Haapala. Niinioja on Poliisiammattikorkeakoulun vakituinen opettaja ja Haapala oli kuvauksien aikaan määräaikaaisessa opettaja virassa, virkapaikkana Pieksämäen ajokoulutuskeskus. Muutoin Haapala toimii oman Mikkelin poliisilaitoksella tehtävän työnsä ohella ajokoulutuskeskuksessa oman toimensa ohella ajokouluttajana useita viikkoja vuodessa.

Videoiden aiheiden suunnittelussa otettiin huomioon seuraavat seikat. Minkälaiset videot palvelisivat mahdollisimman hyvin eri kurssitasoja ja erilaisia kohderyhmiä? Mitkä harjoitukset olisivat parhaiten toteutettavissa videoiden avulla, kun ottaa huomioon noin kahden minuutin aikarajan videon kestossa?

Tämän tutkimuksen videoiden kuvaus ajankohdaksi valittiin pitävä kesäkeli. Videoilla tehtävät harjoitukset ovat pitävällä kelillä parhaiten toistettavissa samalla tavalla ja kuvausolosuhteet valaistuksen ja sään suhteen ovat kaikkein otollisimmat.

Varsinaiset kuvaukset aloitettiin toukokuussa 2020 ja niitä jatkettiin saman vuoden elokuussa. Viimeinen ja kolmas video valmistui marraskuussa 2021.

Videot toteutettiin kuvaamalla kaikki kolme eri harjoitusta myös eri tavalla. Tarkoituksena oli saada kuvastusta materiaalista selkeää ja kunkin harjoituksen kohdalla tarkoituksenmukaista. Videot kuvattiin jo olemassa olevia harjoituksia ajamalla. Autoina videoilla käytettiin ajokoulutuskeskuksen koulutusautoja. Autot valikoitiin kuvattuihin harjoituksiin sopiviksi: hätäjarrutusväistöön Volkswagen transporter-mallinen pakettiauto-tyyppinen auto. Hätäväistöissä ja suistamisessa Skoda Octavia ja Toyota Avensis-merkkiset henkilöautot. Nämä kyseiset ajoneuvomerkit ja mallit ovat poliisihallinnossa yleisesti käytössä olevia autoja.

Kuvauksissa ja materiaalin työstämisessä oli mukana tämän työn tekijä sekä kaksi muuta Poliisiammattikorkeakoulun opettajaa (Harri Niinioja ja Sami Haapala), joilla on pitkä kokemus poliisina sekä ajokouluttajana toimisesta.

Prosessista tehtiin kuvaussuunnitelma toukokuussa 2020. Materiaalia saatiin runsaasti kuvaamalla tarpeellinen määrä toistoja. Materiaalia on tarkoitus uudistaa ja muokata myös tämän tutkimuksen jälkeen. Varsinaisia henkilötietoja ei tässä tutkimuksessa ole käsitelty.

Tässä työssä käytettiin kuvamateriaalin tekemiseen GoPro-kameraa, matkapuhelimen kameraa sekä Drone-kuvauskopteria. Opetusta on tarkoitus kehittää tulevaisuudessa siten, että kuvauksia tehdään myös kouluttajan mukana olevalla Ipad-taulutietokoneella. Kuvattua materiaalia on siten mahdollista tarkastella heti kuvaamisen jälkeen yhdessä kohderyhmään kuuluvan opiskelijan kanssa. Opiskelija näkee ruudulta oman toimintansa ja mahdolliset vääränlaiset toimintamallit on mahdollista korjata seuraavassa suorituksessa.

Videoita tehtiin kolmesta eri aiheesta ja ne ovat pituudeltaan kaikki alle kahden minuutin mittaisia. Opiskelijoille on tarkoitus tarjota jatkossa mahdollisuus tutustua ennalta ajokoulutuskeskuksessa harjoiteltaviin ajoharjoitteisiin, jo hyvissä ajoin ennen kurssille tuloa. Lisäämällä videoita esimerkiksi Poliisiammattikorkeakoulun sisäiseen tiedotuksen (Sinetin) ajokoulutuskeskuksen esittelysivulle. Videoiden pääasiallinen käyttö on kurssien teoriaopetusjaksoilla, jolloin videoita katsotaan ja niistä keskustellaan luokkatilassa yhdessä opettajan kanssa. Tarkoituksena on sitoa harjoitukset tosielämän

liikennetilanteisiin, jolloin opiskelijat voivat kertoa myös heille itselleen liikenteessä sattuneista erikoistilanteista.

Videoiden aiheiksi valittiin ääritilanneharjoitteista radalla tehtävä hätäväistö, hätäjarrutusväistö sekä kulkuneuvon pysäyttäminen käyttämällä siihen apuna toista ajoneuvoa (suistaminen). Suljetulla radalla kuvattiin ajoneuvon liikkeitä ulkoa- ja ylhäältä päin sekä kuljettajan käyttäytymistä auton sisältä.

Hätäväistövideossa (video 1) kuvattiin myös kuljettajaa auton sisälle asennetulla GoPro-kameralla ja siinä videolle kuvatun materiaalin on tarkoitus korostaa kuljettajan ajoasentoa: hän istuu tukevasti ja omaa edellytykset ohjauspyörän nopealle kääntämiselle ja hänellä on valmiudet tilanteen niin vaatiessa kääntää lisää ja vaihtaa käsien otetta ohjauspyörällä. Istuin ja ohjauspyörä on säädettävä niin lähelle, että kuljettaja pysyy koko tilanteen aja tiukasti istuimessa, myös hartioden osalta, eikä joudu kurkottelemaan hallintalaitteille pitääkseen auton kulkusuunnan haluamanaan. Nämä seikat tulevat varsin konkreettisesti esille, sekä hätäjarrutus, -että hätäväistö- harjoituksessa. Oikeanlainen ajoasento ja ohjauspyörän kääntämisen tekniikka opetetaan opiskelijoille perusteellisesti sekä talvi- ja kesäkurssien alussa.

Videot kuvattiin kuivalla ja pitävällä ajoalustalla, jolloin renkaiden kitka on hyvä ja auton korin heilahdus liikkeet varsin voimakkaita.

Hätäväistövideossa kuvattiin ajoneuvoa myös ylhäältä käsin Drone-kuvauskohterilla. Videon on myös tarkoitus selventää pakettiauto-tyyppisen ja henkilöautoa korkeamman ajoneuvon voimakasta taipumusta kallistella etenkin pitävällä ajoalustalla. Videolta on nähtävissä ilmakuvasta harjoituksen aloitus- ja suorituspaikat tekstinä. Lisäksi videoon on lisätty tekstinä ohjeet, mihin seikkoihin kuljettajan tulisi kiinnittää huomiota harjoitusta ajettaessa.

Hätäjarrutusvideolla (video 2) käytettiin henkilöautoa, jonka ajettavuus ääritilanteissa on pakettiauto-tyyppistä autoa huomattavasti parempi. Auton käyttäytymistä kuvattiin sekä liikkuvasta autosta perässä ajaen, että paikaltaan suorituksen aloituskohdasta. Videolta on nähtävissä useita toistoja ja sen nopeutta on hidastettu, jotta katsoja voi havaita paremmin auton liikkeet ja kuljettajan toimintaa. Videolla on mukana sekä onnistuneita, että epäonnistuneita suorituksia. Kouluttaja voi niiden avulla kertoa luokassa kurssilaisille seikoista, jotka vaikuttavat siihen onnistuuko kuljettaja hätäjarrutuksessa tilanteessa täydellisesti vai ei. Täydellisesti suoritus onnistuu, jos kuljettaja kohdistaa katseensa oikeaan aikaan oikeisiin kohtiin, aloittaa ohjauspyörän kääntämisen oikealla hetkellä sekä kääntää esteen jälkeen tarpeeksi nopeasti takaisin omalle kaistalleen. Tärkeätä on myös kääntää vain tarpeellinen määrä. Kääntämistä ja tehokasta jarruttamista auttaa nykyaikainen ajoneuvotekniikka, joista yleisimpiä ovat lukkiutumattomat jarrut (ABS), ajonvakautusjärjestelmä (ESC) sekä hätäjarrutusavustin (EBA). Pääosassa on kuitenkin kuljettaja, joka keskittyy vain ajamiseen ja pyrkii väistämään esteen ja sen jälkeen välittömästi saamaan auton takaisin omalle kaistalle.

Suistamis-videolla (video 3) kuvattiin Skoda Octavia ja Toyota Avensis -merkkisten henkilöautojen käyttämistä poliisin voimakeinovalikoimasta ajoneuvojen suhteen vaativimmasta päästä. Esimerkkitalanteessa pakenevan seurannassa (kansankielessä takaa-ajossa), kohdeajoneuvon kuljettaja on syyllistynyt vakavuudeltaan sellaisiin rikoksiin, tai on niistä epäiltynä, ettei poliisi voi antaa ajon jatkua. Tämän voimakeinon käyttämistä edeltää aina useita toistettuja lievempiä pysähtymiskäskeyä. (Poliisihallitus, määräys 26.5.2020.)

Tätä videota kuvattiin siten, että sen alussa on nähtävissä paikallaan olevat ajoneuvot aseteltuna niin, että opiskelijat näkevät tarkalleen mihin kohtaan tulisi taaimmaisena oleva poliisiauto sijoittaa. Video jatkuu kuvaamalla taaimmaisena olevan auton sisältä (poliisiauto), edellä ajavaa (kohdeautoa) siten, että kuvassa on koko ajan nähtävissä se auton korin kohta mihin tulisi voimakeinoja käyttävän auton puskuri kohdistaa. Videolla näkyy ajoreitti ja ne suorituspaikat, jossa varsinaiset suistamiset tulisi suorittaa.

Kurssilla video näytetään ja käydään läpi ennen harjoitusta luokassa pidettävässä teoriaosuudessa, jonka materiaaliin kuuluu olennaisena osana myös hälytysajomääräyksen läpikäynti.

Kuvatut videot näytetään kursseilla opiskelijoille aina ennen kyseisten ajoharjoitusten ajamista. Näin he saavat liikkuvan kuvan muodossa näköaistin avulla muodostettua valmiin toimintamallin ja heillä on mahdollisuus keskustella harjoituksen kulusta kouluttajan kanssa jo ennen radalle siirtymistä. Tämän lisäksi kouluttajat kertovat ja näyttävät esimerkkisuorituksen, miten harjoitus tulisi oikeaoppisesti ajaa.

Videoita on tarkoitus käyttää ajokoulutuksen tukena jatkossa myös siten, että kuvataan kurssilla olevia opiskelijoita ja siirretään tuore kuvattu video kyseisen kurssin teoriaopetuksen tueksi.

Videoiden kuvaamiseen liittyvät suunnitelmat ovat tämä työn liitteenä 3. Videoita editoitiin ja muokattiin käyttämällä video-editoreina DaVinci sekä VSDC-editoria toukokuussa 2020 sekä marraskuussa 2021.

6.2 Videoiden pilotointi

Videoiden pilotoinnissa olivat mukana kolme Poliisiammattikorkeakoulun opettajaa. Pekka Lintukorpi, Harri Niinioja ja Juha Tamminen. He ovat erittäin kokeneita ja pitkän poliisiuran tehneitä henkilöitä. He osallistuvat mielellään pilotointiin ja antoivat luvan nimien mainintaan tässä työssä. Niinioja toimii päätoimisena Pieksämäen ajokoulutuskeskuksen opettajana, kaikilla kurssitasoilla sekä eri kohderyhmille suunnatuilla kursseilla. Tamminen ja Lintukorpi tekevät päätoimenaan opetustyönsä Poliisiammattikorkeakoulussa, poliisi (AMK) koulutuksen parissa Tampereella. Sen lisäksi he ovat vuosittain mukana useita viikkoja Poliisiammattikorkeakoulun järjestämässä moottoripyöräkoulutuksessa Lopen Räyskälässä. Heidät valittiin pilotointiin mukaan pitkän käytännön poliisityön sekä monipuolisen ajokoulutuskokemuksensa ansiosta. Näin haluttiin varmistaa tutkimuksen laatu, luotettavuus ja videoiden mahdollisimman monipuolinen käytettävyys. Heidän videoista tekemistään arvioista tehtiin haastattelut ja niiden saatuja tuloksia ja tehtyjä muistiinpanoja käsitellään kappaleessa 6.4.

6.3 Aineiston analyysi

Tässä tutkimuksessa haastatteluaineiston käsittelemiseen käytettiin luokittelua ja teemoittelua.

Luokittelun avulla voidaan muodostaa aineistosta, joka esimerkiksi koostuu suuresta joukosta tapauksia tai tutkimuskohteita, varsin erilaisia jäsennyksiä ja ryhmittelyjä, jotka kuvaavat sekä selvittävät jonkin kohdejoukon koostumusta tai kuvaavat niiden olemusta. (Jyväskylän yliopisto, verkkodokumentti).

Tässä tutkimuksessa kysyttiin puhelinhaastattelussa kymmenen kysymystä, kolmelta eri haastateltavalta.

Kyseessä oli siis puolistrukturoitu haastattelu, joka yleisesti toteutetaan niin, että kaikille haastateltaville esitetään samat kysymykset samassa järjestyksessä. Tällaisesta haastattelusta voidaan käyttää myös nimitystä teemahaastattelu. (Hirsijärvi & Hurme 2001, 47.)

Teemoittelussa puolestaan on kyse siitä, että tutkittavasta aineistosta paikannetaan työn tutkimusongelman kannalta olennaisimmat aiheet eli teemat (Eskola & Suoranta 2008, 174–180).

Varsinaisessa pilotoinnissa perehdyttiin tutkimuskysymysten kannalta kolmeen varsinaiseen teemaan.

Puhelinhaastattelun aineisto litteroitiin eli haastateltujen puhe purettiin ja tallennettiin kirjoitettuun muotoon. Tämä on keskeinen osa laadullisen aineiston haltuunottoa ja analyysiprosessia. (Tietoarkisto, verkkodokumentti). Haastatteluista tehtiin tarkat muistiinpanot ja niistä tehtiin pohdinnan ja keskinäisen vertailun ja yhteensovittamisen kautta varsinaisen tekstiosuus, jota tarkastellaan seuraavassa luvussa.

6.4 Pilotoinnin tulokset

Tässä tutkimuksessa tehtiin Poliisiammattikorkeakoulun opettajille (Lintukorpi, Niinioja ja Tamminen) haastattelu, joka toteutettiin puhelimitse joulukuussa 2021. Haastateltaville lähetettiin ennakoon, tutkimukseen liittyvät kymmenen kysymystä sähköpostilla. Tarkoitus oli, että he saisivat tutustua niihin rauhassa ennen varsinaista puhelinhaastattelua. Kysymykset olivat seuraavanlaisia:

- Miten tähän työhön kuvatut opetusvideot edistävät ajokoulutukseen osallistujien valmistautumista käytännön ajoharjoituksiin tilanteessa, jolloin he eivät ole vielä koskaan osallistuneet ajokoulutuskeskuksen kursseille, eivätkä ole videoilla esitettyjä harjoituksia aiemmin ajaneet?
- Miten videoissa on mielestänne huomioitu erilaiset uusien asioiden omaksumistavat/oppimistyyli?
- Auttavatko videot mielestänne opiskelijoiden valmistautumista kurssilla tehtäviin ääritilanneharjoituksiin?
- Mitä asioita kurssilaisten ajamisen kehittämisessä kuvatut videot mielestänne tukevat?
- Mihin seikkoihin tulisi videoita näyttävän kouluttajan kiinnittää erityisesti huomiota opiskelijoille teoriaosuuden aikana videoista keskusteltaessa?

- Miten tutkimuksessa kuvattuja videoita voisi käyttää vieläkin tehokkaammin opetuksen tukena?
- Kaikki videot on kuvattu eri tavoin, mikä tavoista niistä on mielestänne paras ja miksi?
- Montako toistoa on mielestänne paras määrä videoilla kuvatuissa harjoituksissa?
- Oliko kuvattujen videoiden kesto mielestänne sopiva?
- Mitä hyvää tai vaihtoehtoisesti huonoa oli näissä opetusvideoissa?

Edellä mainittujen kysymysten lisäksi kysyttiin:

- Mitä mieltä olette täydennyskoulutukseen osallistuvilla kurssilaisilla annettavista ennakotehtävistä ja miten kuvatut videot toimisivat tehtävien liitteenä?

Haastateltujen vastauksista poimittiin tutkimuskysymysten ja tähän työhön liittyvien videoiden kannalta olennaisimmat asiat seuraavien neljän eri kysymyksistä koostuvien kokonaisuuksien mukaisesti:

1. Auttavatko videot mielestänne opiskelijoiden valmistautumista kurssilla tehtäviin ääritilanneharjoituksiin / Mitä asioita kurssilaisten ajamisen kehittämisessä kuvatut videot mielestänne tukevat?

Kaikki haastateltavat olivat sitä mieltä, että oikeaoppisen ajoasennon merkitys korostuu varsinkin hätäväistövideossa, jossa kuljettajaa kuvataan sisäkameralla. Video on kuvattu pitävällä ja kuivalla kesäkelillä, jolloin korkean ajoneuvon heilahdukset vaikuttavat kuljettajaan kaikkein eniten.

Videolle kuvatun materiaalin parhaita puolia on se, että kurssilaisille voidaan näyttää oikeaoppinen suoritus useita kertoja, jolloin opiskelijalla on mahdollisuus tehdä havaintoja eri asioista. Haastatteluissa tuli esille ajoasennon suhteen oppimisen kannalta se tosiasia, ettei opiskelijan kannata kuitenkaan keskittää aivan kaikkea energiaansa esimerkiksi oikeaoppiseen ohjauspyörätyöskentelyyn. Jos jo aiemmin on opittu lähtökohtaisesti väärä toimintamalli, kestää siitä poisoppiminen kauan. *Ja jos se vie kaiken keskittymisen, sen opettelu voi jättää myöhemmälle. (Lintukorpi 2021).*

Haastattelujen perusteella myös ulkoapäin kuvatuista materiaaleista saa hyvän yleiskuvan ja videoilta on nähtävissä erittäin hyvin ne fysiikan voimat, jotka vaikuttavat ajoneuvon käyttäytymiseen. Kouluttaja voi videoita näyttäessään kertoa lisäksi yksityiskohtaisesti esimerkiksi ajoneuvon teknisten apuvälineiden (Esim. ESC- ajovakavuuden hallintalaite) merkityksen harjoitusta harjoitellessa. Tärkeää on myös aina sitoa harjoiteltavat asiat tosielämän ajotilanteisiin. *Videon avulla voidaan myös pohtia sitä, mihin virheellinen toiminta johtaa. (Niinoja 2021).*

Suistamisvideon kohdalla oltiin sitä mieltä, että siitä saa erinomaisen hyvän toimintamallin tulevaan suoritusta varten. Tärkeäksi nähtiin myös se, että kouluttaja käyttää tarpeeksi aikaa suorituksen yksityiskohtaiseen selostamiseen.

Suistamisvideolta selviää perusteellisesti oikeanlainen suoritustapa ja mahdolliset seuraukset.

Tamminen mainitsi vielä videon 3 kohdalla, että on varsin helppo aloittaa kiinniajamisen vaikea harjoittelu, kun paikallaan olevista ajoneuvoista näkee konkreettisesti oikean osumakohdan. (Tamminen 2021).

Edelliseen teemaan liittyy oleellisesti lisäksi kysymys, jossa kysyttiin auttavatko videot opiskelijoiden valmistautumista kurssilla tehtäviin ääritilanneharjoituksiin.

Kaikissa vastauksissa oltiin yksimielisiä siitä, että on aina suureksi avuksi, kun opeteltavan asian näkee jonkun toisen tekemänä etukäteen. Videota yksityiskohtaisesti kouluttajan johdolla katsottaessa voidaan opeteltavaa asiaa saada myös vanhempien kuljettajien mielessä avautumaan. Oikein tehty mallisuoritus antaa uusien asioiden ymmärtämiseen hyvin tehtyjen videoiden avulla paremmat mahdollisuudet, kuin suoritusta pelkästään suullisesti selostettaessa. Varsinkin uusien ajoneuvoteknisten järjestelmien (esim. esc:n) toiminnasta kerrottaessa. Myös nuoret ja kokemattomat ja hyötyvät monipuolisesti ja useilla eri aisteilla saadusta opetuksesta, jos he vain ovat vastaanottavaisia annetulle tiedolle. Haastateltavat muistuttivat myös siitä opettamiseen liittyvästä asiasta, että pitäisi aina pitää mielessä ne kaikkein kokemattomimmat kuljettajat ja edetä opetuksessa heidän tasonsa mukaan. Varsinkin nykypäivänä nuorempien kuljettajien kokemus liikenteestä on kovin vähäinen.

Videot auttavat etukäteen hahmottamaan harjoitusten kulun ja toiminnan eri vaiheet. (Lintukorpi 2021).

Tamminen kiinnitti huomiota videolla 1 näkyvässä olevan kuljettajan käsien liikkeiden havainnollistamista hyvin selkeyttävänä yksityiskohtana. (Tamminen 2021.)

2. Mihin seikkoihin tulisi videoita näyttävän kouluttajan kiinnittää erityisesti huomiota opiskelijoille teoriaosuuden aikana videoista keskusteltaessa/

miten tutkimuksessa kuvattuja videoita voisi käyttää vieläkin tehokkaammin opetuksen tukena?

Haastatteluista ilmeni se seikka, että tehokasta oppimista tukisi parhaiten, jos jokaisesta kurssilla ajettavasta harjoituksesta olisi olemassa hyvä video. Tätä kysymystä käsiteltäessä tuli myös esille mahdolliset ennakkotehtävät, joiden perusteella voisi luokassa teoriaosuuden aikana syntyä enemmänkin keskustelua. Kuljettajan oikeaoppiseen toiminnan merkitys olisi otettava pääaiheeksi ja kouluttajan tulisi videoista keskusteltaessa korostaa, että oikean elämän liikennetilanteissa tapahtumat etenevät todella nopeasti, eikä mahdollisuutta toiseen yritykseen tule, vaan kaiken olisi onnistuttava kerrasta.

Katseen käytön merkitystä ei myöskään tule unohtaa, vaan kuljettajan tulee suunnata katseensa tarpeeksi kauas sinne suuntaan, minne haluaa ajoneuvon ohjautuvan. On korostettava myös, että kuljettajalla tulee olla valmius kääntää ohjauspyörää tarpeen niin vaatiessa vielä lisää. Harjoituksen kulku on aina selvitettävä huolellisesti ja muistettava, että pysytään etukäteen tehdyssä suunnitelmassa.

Suistamisvideon suhteen haastateltavat pitivät tärkeänä, että sen näyttämisen yhteydessä kannattaisi kerrata lakipykälästä, mistä voimatoimiin saadaan toimivalta. Niitä ei välttämättä aina omalla työpaikalla muisteta tai ehditä kerrata ja näin juuri kyseisen harjoituksen kohdalla olisikin parasta tehdä lyhyt, mutta tehokas muistinvirkistys. *Sivullisten henkilöiden ja suistamisen mahdollisten seurausten huomioon ottamisesta tulisi myös keskustella. (Tamminen 2021.)*

Haastatteluista poimituista vastauksista kävi selkeästi ilmi, että videoita voisi edelleen hieman jalostaa ja pitää jatkossa huolen siitä, että ne ovat ajan tasalla. Kalusto muuttuu melko nopeasti ja uutta ajoneuvotekniikkaa tulee käyttöön koko ajan kiihtyvällä tahdilla. Nykyaikaan sidotut videot lisäävät selkeästi koulutuksen uskottavuutta. On tärkeää, että esimerkiksi autot ovat uusinta mallia.

Mietittäväksi jää millä alustalla niitä esittäisi niin, että ne olisivat myös poliisi (AMK) opetuksessa mahdollisena opetusmateriaalina. (Lintukorpi 2021.)

Niinioja olisi valmis lisäämään videoita ajamisen jatkokoulutuksen ennakkotehtäviin tai etukäteisinfopakettiin. (Niinioja 2021.)

Tamminen piti hyvänä, että jos kurssilaiset saisivat katsoa videoita ennalta, silloin videot voisivat toimia mainiosti niin sanottuina mentaaliharjoituksena. (Tamminen 2021.)

3. Mitä mieltä olette täydennyskoulutukseen osallistuville kurssilaisille annettavista ennakkotehtävistä ja miten kuvatut videot toimisivat tehtävien liitteenä?

Tämän kysymyksen käsittelyyn on parasta hieman selventää, miksi nykyisin ei täydennyskoulutuksen autokoulutuksessa ole ennakkotehtäviä.

Täydennyskoulutuksen ongelmana on, että halukkuus hakeutua kursseille vaihtelee runsaasti eri poliisilaitosten välillä. Hakeutuminen on käytännössä vapaaehtoista. Esihenkilön tuki tulisi tukea hakeutumista. Henkilöt jotka mieltävät etteivät osaa ajaa, eivät halua hakeutua ja ne jotka osaavat ja kokevat ajoharjoittelun mielekkääksi hakeutuvat. Samoin jo virkaiältään vanhemmat poliisihenkilöt, jopa välttelevät kursseille joutumista tai niille hakeutumista. Syyt tähän ovat moninaiset. Jotkut vetoavat kurssipäiviltä saataviin normaalia työvuoroa vähäisempiin työtunteihin, toiset ovat mielestään kurssinsa jo käyneet ja pitävät itseään keskimääräistä parempina kuljettajana.

On myös yleisesti tiedossa, että sellaiset kuljettajat, jotka kokevat välillä haasteita autolla ajamisen suhteen, eivät yksinkertaisesti ole halukkaita syventämään oppimistaan jo pelkästään epäonnistumisen

pelossa. Toisinaan esihenkilöt komentavat yksittäisiä ”ongelmatapauksia” kurssille, mutta näin tapahtuu käytännössä äärimmäisen harvoin. Tässä on selkeä ristiriita myös työturvallisuuden ja poliisin yleisen uskottavuuden näkökohdista.

Suositus monissa poliisilaitoksissa onkin, että nuoremmat ja vähäisemmän ajokokemuksen omaavat olisivat laitoskohtaisesti etusijalla kursseille hakeutumisessa. Kuitenkin on käytännössä havaittu, että suljetulla radalla tapahtuva ajoharjoittelu olisi tarpeen myös vanhemmillekin poliisihenkilöille. Osin syistä joita edellisessä kappaleessa käsiteltiin, mutta myös siksi, että poliisin käyttämä ajoneuvokalusto uusiutuu ja uusien ajoneuvoteknisten apuvälineiden käytännön toiminnan tuntemus, ei kuitenkaan onnistu ilman normaalia suurempaan kiinnostusta autojen kehitystä kohtaan. Mikä paremmin tukisikaan uuden kaluston tuntemusta, kuin radalla tehtävät ääritilanneharjoitukset?

Jos vielä kurssille osin nihkeän hakeutumisen lisäksi määrättäisiin pakolliset ennakotehtävät, on olemassa riski, että näiden ”ongelmatapausten” kurssille hakeutumisen kynnyks nousisi entisestään.

Haastattelujen tuloksena olikin, että vastaukset hieman jakautuivat ja jokainen haastateltava painotti vastauksessaan selkeästi eri asioita.

Eniten kannatusta ennakotehtäviin annetussa vastauksesta tuotiin esille ehdotus, että videot tulisi liittää oppilaille etukäteen lähetettävään materiaaliin. Samassa vastauksessa oltiin myös sitä mieltä, että olisiko syytä lisätä täydennyspuolen ajokursseille jopa pakolliset ennakotehtävät. Kurssin suoritusvaatimukseen tulisi tehdä merkintä, että kurssista ei pääse läpi, jos ei ole ennakkomateriaalia katsonut ja tehnyt määrättyjä tehtäviä. Tehtävät eivät saisi olla liian työläitä ja videot voisivat olla niissä hyvänä apuna esimerkiksi siten, että kysymykset kohdistuisivat joihinkin videoilla näkyviin yksityiskohtiin. Kurssille tulija joutuisi vähän soveltamaan oppimaansa ja miettimään mitä videoilla todella tapahtuu. Kysymyksiä olla esimerkiksi vertailua pitävän ja liukkaan ajoalustan suhteen. Ennakotehtävät käytäisiin luokassa kootusti läpi ennen ajoharjoituksen alkua. *Niissä voisi olla jotain kysymyksiä jopa teknisistä apulaitteista esim. ESC. (Lintukorpi 2021.)*

Hieman lievempänä vaihtoehtona voisi olla ennakotehtävien suhteen sellainen käytäntö, että esimerkiksi Moodle-oppimisalustalle rakennettaisiin kurssista infopaketti. Sen avulla kurssille tulevat opiskelijat voisivat katsella videoita sopivana aikana ja orientoitua etukäteen kurssin ajoharjoituksiin. Sinänsä vastaaja ei ollut ennakotehtäviä vastaan, mutta arveli että käytännössä ei niitä kukaan ehtisi tarkistamaan. Hän näki parempana vaihtoehtona mainitun infopaketin.

Kaikista vastuksista olikin poimittavissa ennakotehtävien suhteen se tekniseen toteutukseen liittyvä tosiasia, että missä laajuudessa hyvänsä niitä käytettäisiin, pitäisi niiden saavutettavuus olla yksinkertaista. *Nykyaikainen ja nopeasti toimiva ohjelma-alusta, johon sisäänkirjautumiseen ei tarvitsisi käyttää kovin paljon aikaa. Näin ne tulisivat ehkä helpommin tehtyä. (Tamminen 2021.)*

Näiden vastausten perusteella voisivat ennakkotehtävät jollain tasolla puolustaa paikkaansa. Ehkä niistä ei ainakaan alkuvaiheessa kannattaisi tehdä pakollisia, vaan ne olisi saatava esimerkiksi kurssille tulopostin liitteeksi tai linkiksi. Sen avaaminen ja katsominen pitäisi olla yksinkertaista ja materiaalin täsmällistä ja tulevaa kurssia hyvin palvelevaa. Lyhyet videot voisivat siis olla tässä tehokkaimpia. Tulevaisuudessa pohdittavaksi jää mikä olisi paras alusta minkä avulla videot voisi vaivatta katsoa.

Haastattelujen vastausten perusteella voi tehdä suoranaisen johtopäätöksen, että videoita kursseilla näyttämällä kursseista saadaan tehokkaampia, opiskelijoiden taitotaso lisääntyy ja harjoitusten kulusta tulee sujuvampaa. Käytännön liikennetilanteissa viranomaisen uskottavuus ammattimaisena hälytysajoneuvon kuljettajana paranee ja työturvallisuus sekä yleinen liikenneturvallisuus lisääntyy. Tärkeää on myös pitää opetusmateriaali ajantasaisena päivittämällä sitä tarpeeksi usein.

7. TULOKSET, JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

7.1 Tutkimuksen eettisyys ja luotettavuus

Tässä tutkimuksessa noudatettiin hyvän tieteellisen käytännön periaatteita. Tiedeyhteisön tunnustamia toimintatapoja, eli rehellisyyttä, yleistä huolellisuutta ja tarkkuutta tutkimustyössä, tulosten tallentamisessa ja esittämisessä sekä tutkimusten ja niiden tulosten arvioinnissa. Eri menetelmien, tietolähteiden ja teorioiden yhdistämistä tutkimuksessa kutsutaan triangulaatioksi. Triangulaatio parantaa tutkimuksen luotettavuutta ja tuo siihen moninäkökulmaisuuksi. (Tuomi & Sarajärvi 2002, 141-142).

Tutkimuksessa noudatettiin hyvää tieteellistä käytäntöä aivan sen alusta tutkimuksen tulosten esittämiseen ja niiden arvioitiin asti. Tieteellisen tiedon on oltava opinnäytetyössä luotettavaa. Opiskelijan on työssään osoitettava, että on oppinut ajattelemaan tieteellisesti. Tutkimuksen tulokset olisivatkin oltava samanlaisia, jos tutkimuksen toteuttaisi joku toinen samoja hyväksyttäviä ja päteviä menetelmiä käyttämällä. (Uusitalo 2001, 25.)

Tässä tutkimuksessa käytetty teemahaastattelu on kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä, joten sitä pitää arvioida tieteellisin kriteerein. Yksi keskeisimmistä tieteelliselle menetelmälle asetetuista vaatimuksista on, että se on luotettavaa ja siksi opinnäytetyössä tulisikin pohtia, mitkä seikat tutkimuksen eri vaiheissa vaikuttavat sen luotettavuuteen. (Hirsijärvi & Hurme, 1988, 128.)

Tutkimustuloksia analysoidessa on tuotu haastateltujen vastaukset tämän työn lukijan luettavaksi sillä tavalla, niin kuin he ovat vastaukset haastattelussa kertoneet.

Tutkimuksen tekijöiltä odotetaan kykyä tutkimustiedon pätevyyteen ja laadun arviointiin. (TENK 2012, 8).

Tutkimuksessa tietoperusta pohjautui pääasiallisesti monipuoliseen ja tutkittuun tietoon, määräyksiin ja lakeihin sekä omakohtaiseen käytännön työn ja opettamisen kautta hankittuun kokemusperäiseen tietoon.

7.2 Tutkimuksen haasteet

Tämän tutkimuksen tekemiseen liittyvät haastattelun kysymykset ja siihen osallistuvat henkilöt valittiin tarkasti ja haastateltaviksi valittiin mahdollisimman motivoituneita ja kokeneita opettajia. Kolmelle haastateltavalle esitettiin kymmenen kysymystä kuvattuihin videoihin liittyen. Näin saatiin yhteensä 30 erilaista vastausta. Ongelmaksi olisi saattanut muodostua se seikka, että vastauksen olisivat olleet suppeita. Toinen kriittisesti tarkasteltava asia oli kohtalaisen vähäinen vastaajien määrä. Näiden edellä mainittujen asioiden tutkimusta heikentävä vaikutus oli tarkoitus välttää sillä, että haastattelun kysymykset muotoiltiin mahdollisimman täsmällisiksi.

Haastatteluun osallistuvat olivat kaikki poliisihallinnon työntekijöitä ja omasivat melko samanlaisen työ- ja koulutushistorian. Se olisi mahdollisesti voinut heikentää arvioiden monipuolisuutta. Tämä seikka on valitettava, mutta hyväksyttävä tosiasia, jolle ei työn ja videoiden aiheiden vuoksi oikein mahda mitään. Koska materiaalissa on mukana salassa pidettävää aineistoa, ei siviili -tai poliisihallinnon ulkopuolisia henkilöitä ollut mahdollista ottaa mukaan.

7.3 Yhteenveto ja oma oppiminen

Tavoitteenani tätä toiminnallista opinnäytetyötä tehdessä oli saada aikaan toiminnallinen työ sekä tehdä nykyaikaista opintomateriaalia. Tutkimuksessa halusin myös perehtyä erilaisiin oppimistyyliin sekä selvittää, että onko ajokoulutukseen mahdollista lisätä jotain muutakin uutta opetusmateriaalia. Pohdittavana oli myös mahdolliset ennakkotehtävät kurssille tulijoille.

Tämän työn tarkoituksena oli myös tutkia, että minkälaiset opetusvideot voisivat toimia parhaiten autoilla tapahtuvan käytännön täydennyskoulutuksen tukena teoriaopetustunneilla? Toisaalta oli tarkoitus selvittää, minkälaisia videoita esitettäessä saataisiin teoria parhaiten sidottua käytännön hätätilanteisiin tai poliisin erityistilanteisiin hälytystehtäville ajettaessa. Videoita kuvattiin useita ja niistä valikoitui lopulta tämän työn liitteeksi, kaksi perustason harjoitusta (hätäjarrutusväistö ja hätäväistö) ja yksi vaativampi harjoitus, jossa käytetään poliisiautoa voimankäyttövälineenä.

Tämän työn tekemisen yhteydessä kuvattiin siis muutakin harjoituksiin liittyvää materiaalia. Työn rajaamisen takia ei niitä kaikkia otettu tarkasteltavaksi tässä työssä. Käytännössä samalla saatiin runsaasti uutta materiaalia luokassa pidettävien teoriaopetustuntien sisällön tueksi.

Erilaisten oppimistyylien tutkimiseen meni erityisen paljon aikaa ja se oli varsin antoisaa. Niiden avulla opin ymmärtämään varsin paljon lisää myös omasta oppimisestani. Oman oppimistyylin selvittäminen

antoi miettimisen aihetta myös muiden opettamiseen. Aionkin jatkossa kehittää omaa opetustani, siten että teen kyselyn opiskelijoille kurssin alussa, millä tavalla he kokevat oppivansa parhaiten. Kannustan myös muita opettajia toimimaan samoin. Mielestäni se auttaa opetuksen kehittämistä yksilöllisempään suuntaan.

Kolmelle Poliisiammattikorkeakoulun opettajalle tekemäni haastattelujen avulla sain vastauksia myös sellaisiin tutkimuksen aihetta koskeviin yksityiskohtiin, joita en ollut osannut ottaa omassa pohdinnassani huomioon. Esimerkiksi kuinka tärkeää on, että videot kuvataan siinä ympäristössä, missä harjoitukset tehdään ja juuri oikealla tavalla. (Niinioja 2021.) Tai että videoista voi olla suurta hyötyä katsojalle, vaikka hän ei konkreettisesti harjoituksia pääsisikään ajamaan. (Tamminen 2021.) Lintukorven ajatus oli, että kurssilaisille voisi antaa ennakkotehtäviä ja niiden kysymyksissä voitaisiin viitata, vaikka näihin kuvattuihin videoihin. (Lintukorpi 2021.) Tämä oli erittäin hyvä ja käyttökelpoinen ehdotus, jota sietää jatkossa jalostaa. Siinä täytyy ottaa huomioon hyvin saavutettava opetusala, jonne kirjautumisen ei kurssilaisille saa olla liian hankala. (Tamminen 2021.)

Haastateltavat selvästikin perehtyivät huolella kysymyksiin aiheeseen, ne kun ovat läsnä heidän omassa opetuksessaan päivittäin. Vaikka vastaajia oli vain kolme, heille esitetyt kymmenen kysymystä antoivat mielestäni laajan kuvan videoiden käyttämiselle opetusmateriaalissa. Olen tyytyväinen, että ne ovat kirjattuna ylös tässä tutkimuksessa, opetuksen myöhempää kehittämistä varten.

Opiskelijoille suoritettavaa haastattelua ei tässä opinnäytetyössä tehty ja sitä pidän puutteena. Olisi ollut mielenkiintoista kerätä kurssilaisten vastauksia, tehdä tilastot ja niistä edelleen johtopäätöksiä. Työn laajuuden rajaamisen ja oletettavissa olevan suuren vastaajien lukumäärän takia, kurssilaisten haastatteluja ei tässä tutkimuksessa tehty.

Tätä työtä tehdessä tuli mieleeni monia muitakin mielenkiintoisia tutkimuskohteita, jotka useimmat liittyvät viranomaisen liikenteessä suorittamaan ajotehtävään ja sen onnistumiseen vaikuttaviin seikkoihin. Yksi sellainen on simulaattoreiden käyttö hälytysajon harjoittelussa. Siinä olisi mahdollista lisätä ympäristötekijöiden vaikutusta hälytysajoon ja sitä kautta oppia tunnistamaan muun liikenteen mukanaan tuomia riskejä. Tässä tutkimuksessa ei varsinaisesti tutkittu, että nouseeko riskinottokynnys taitotason kartuttua. Useiden vuosien kouluttajakokemuksen perusteella voin kyllä sanoa, että ainakin harjoituksissa taitotason kartuttua opiskelijat vähitellen lisäävät harjoituksessa käytettävää suoritusnopeutta ja näin testaavat mahdollista suurinta nopeutta yksittäisen harjoituksen onnistuneeseen suoritukseen.

Haastateltujen opettajien palautteen perusteella liikkuvan kuvan käyttäminen pelkästään puhutun tiedon lisäksi, helpottaa kurssilaisia hahmottamaan harjoitukset ja oppimisympäristön paremmin. Opetettavan harjoituksen ja hätätilannetoimintamallin omaksuminen nopeutuu ja sitä kautta heillä on paremmat mahdollisuudet oppia oikeat hätätilanne ajamisen mallit aiempaa vähemmällä toistoilla.

Nähtävissä on siis monia hyötyjä: yksittäiseen harjoitukseen kuluu vähemmän aikaa, oppiminen nopeutuu, opiskelijat kokevat enemmän onnistumisen tunteita ja kalusto kuluu huomattavasti vähemmän. Lisäksi harjoittelusta suljetulla radalla tulee turvallisempaa, niin jalkaisin radalla liikkuvan kouluttajan näkökulmasta, kuin yksittäisen kurssilaisen osalta tarkasteltuna.

Opiskelijoille annettavien ennakkotehtävien suhteen tämän tyyppisessä täydennyskoulutuksessa haastateltavat antoivat kaikki hieman erilaisia vastauksia. Haasteiksi koettiin niiden tarkistamiseen menevä aika, sekä mahdolliset monimutkaiset sisäänkirjautumisjärjestelmät. On myös tärkeää pohtia videolle lisättävät tekstit ja niiden kieliasu mahdollisimman huolellisesti. (Niinoja 2021.) Ennakkotehtävien kannalla haastateltavista oli eniten Lintukorpi, joka sitoisin tehtävät suoraan videoista tehtäviin kysymyksiin.

Kaikkien haastateltavien vastauksissa korostui ajoneuvon sisältä kuvatun materiaalin tärkeys, varsinkin käsien toiminta ohjauspyörällä on näin nähtävissä parhaiten. Videon voi aina pysäyttää mihin tahansa kohtaan ja korostaa opiskelijoille ääritilanteissa tehtyjen nopeiden ohjausliikkeiden tärkeyttä.

7.4 Lopuksi

Toiminnallinen tutkimustyö oli juuri tämän tutkimusaiheen osalta onnistunut valinta. Työmäärää se lisäsi melko paljon, mutta olen lopputulokseen varsin tyytyväinen. Kuvatun materiaalin liittäminen teoriakokonaisuuteen ja sen edelleen jalostaminen nykyistä sopivammalle opetuslustralle onkin seuraava työvaihe opetusmateriaalia kehitettäessä. Lisäksi haastattelujen vastausten perusteella on tulevaisuudessa tarkoitus kuvata kursseilla kaikki ajettavat harjoitukset ja kehittää ajokoulutuksesta entistäkin nykyaikaisempaa.

Entä toteutuiko työn alkuperäinen tarkoitus? Mielestäni se toteutui pääosin, vaikka avoimia kysymyksiä hieman jäikin. Esimerkiksi kysymykseen, kuinka usein kursseilla olisi hyvä käydä, ei varsinaista vastausta tässä tutkimuksessa saatu. Toisaalta juurikin tuohon kysymykseen ei ole olemassa suoraa vastausta, vaan siihen vaikuttavia muuttujia on paljon, esimerkiksi opiskelijan taitotaso. Toinen hieman avoimeksi jäänyt kysymys oli toistojen määrä harjoituksissa. Edellä mainittuihin kysymyksiin olisi luultavasti saatu vastauksia opiskelijoita haastatteleamalla, tässä tutkimuksessa kysymykset kuitenkin rajattiin pelkästään Poliisiammattikorkeakoulun opettajille tehtäviin kysymyksiin.

Jatkotutkimuksia voisi tehdä esimerkiksi aiheesta: ajokoulutuksen vaikuttavuus ja miten harjoituksia ja opetusta voisi kehittää kurssilaisten näkökohdista. Vaikuttavuuteen pitäisi saada laajasti tilastoja onnettomuuksista ja saadusta koulutuksesta sekä ajokokemuksesta. Sinänsä aiheen tutkiminen olisi mielenkiintoista ja tuloksista olisi varmasti suuri hyöty koulutusta yleensä kehitettäessä.

Tämän työn lopputulokseen olen kuitenkin kohtuullisen tyytyväinen. Eniten vaikeuksia tuotti tieteellisen ja analysoivan kirjoittamisen opetteleminen. Varsinainen aihe jäikin välillä vähemmälle huomiolle, kun samalla oli keskityttävä kirjoittamaan tieteellisen kielen vaatimusten mukaisesti. Haasteita lisäsi myös se, että työn tekeminen jakautui usealle vuodelle ja välillä oli pitkiäkin aikoja, ettei työtä vaan millään ehtinyt oman perustyön ohella tekemään. Kirjoittaminen oli useasti aloitettava ikään kuin alusta uudelleen ja kerrattava mitä olikaan aiemmin saanut aikaan.

Suuri kiitos kuuluu tämän työn videoiden tekemisessä apuna olleille kouluttajille, haastateltaville opettajille sekä työn ohjaajille.

8. LÄHTEET

Arduser, L. 2016: Flipping the Class: A New Media Pedagogy. *Business and Professional Communication Quarterly*, Vol 79 (2) 217-233.

Haikansalo, Anu & Korander, Timo 2021: *Opinnäytetyöohje*. Tampere. Poliisiammattikorkeakoulu.

Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N.P., Glad, A., Hernetkoski, K. 2001: From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F 5 (2002) 201-215*. Elsevier Science Ltd.

Hirsijärvi, S & Hurme, H: 2001. *Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Yliopistopaino.

Eskola, J. & Suoranta, J: 2008. *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. 8.painos. Jyväskylä: Gummerus.

Jyväskylän Yliopiston verkkodokumentti:

<https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/aineiston-analyysimenetelmat>.

Luettu 6.1.2022.

Kallinen, Timo & Kinnunen, Taina. *Etnografia*. Teoksessa Jaana Vuori (toim.) *Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja*. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoaarkisto [ylläpitäjä ja tuottaja].

<https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus>. Luettu 6.1.2022.

Karhu, Tomi. 2019: *Poliisin, puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen toimivalta ja johtosuhteet vaativissa ja erityistilanteissa*. Tampere. Poliisiammattikorkeakoulu

Kentz, M.-B. & Kukkonen, I 2011: *Liikkuva kuva ja Second Life - Muuttuva opettajuus*. Teoksessa *Liikkuva kuva - Muuttuva opettajuus ja oppiminen*. (Toim.) Hakkarainen, P. & Kumpulainen, K. Jyväskylä.

Kivari, Ari. 2020: *Hälytysajoneuvon kuljettamisen riskienhallinta*. Pelastusopiston julkaisu.

Laki poliisin hallinnosta 4 § Sisäministeriön asetus poliisin voimakeinoista sekä kulkuneuvon pysäyttämisestä. Poliisihallitus/ Määräys ID-20152009, annettu 26.05.2020.

Lemmetyinen, A. 2004: *Toimintatutkimus oppimisen strategisesta kehittämisestä Turun kauppakorkeakoulussa*. Turun kauppakorkeakoulun julkaisu D-2:2004, 34-41. Turku.

<https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/tarkkaamattomuus#d6c33d4e>. Luettu 4.5.2021.

Lintukorpi, Pekka: *Henkilölähde Polamk*. Puhelinhaastattelu 10.12.2021.

Niinioja, Harri: *Henkilölähde Polamk*. Haastattelu 9.12.2021.

Mehtälä, K. 2016: Liikkuvan kuvan ja Flipped Classroom-menetelmän hyödyntäminen opetuksessa. Pro gradu-tutkielma. Kasvatustiede. Helsingin yliopisto.

Ojapalo, Pasi. 2018: Poliisiajoneuvovauriot ja niihin vaikuttavat seikat. Tampere. Poliisiammattikorkeakoulu.

Oppimistyyliit.Verkkodokumentti:1/2010Mannerheiminlastensuojelu-
liitto.http://www.mil.fi/nuortennetti/koulu_ja_ty/koulu/oppimistyyliit/. Luettu. 12.5.2021.

Pirnes, Teppo. 2018: Opetusvideoiden käyttäminen ammatillisessa koulutuksessa.

Poliisiammattikorkeakoulu, 2021: Pieksämäen täydennyskoulutus, Opintosuunnitelmat:

2021: Poliisin kuljettajakoulutus. Talvikurssi, koulutustilaisuuden tiedot. Poliisihallinnon sisäinen lähde.

2021: Poliisin kuljettajakoulutus. Kesäkurssi, koulutustilaisuuden tiedot. Poliisihallinnon sisäinen lähde.

2021: Poliisin kuljettajakoulutus. Jatkokurssi, koulutustilaisuuden tiedot. Poliisihallinnon sisäinen lähde.

Poliisihallitus, Poliisin ajolupamenettely, POL-2019-10653.

Poliisiammattikorkeakoulu, 2021: Määräys ID-20453678. Poliisi AMK-valintaperusteet.

Prashing. B. 1996: Eläköön erilaisuus. Oppimisen vallankumous käytännössä. Jyväskylä. Atena Kustannus.

Radun Igor, Radun Jenni: Liikenneturvan tutkimuksia 123/2008.

Suomen Poliisijärjestöjen Liitto ry. 2021.

Tamminen, Juha: Henkilölähde Polamk. Puhelinhaastattelu 7.12.2021.

Tietoarkisto: <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali>. Luettu 6.1.2022.

Tuomi Jouni & Saarijärvi, Anneli. 2002: Laadullinen tutkimus ja sisällön analyysi. Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Tutkimuseettinen neuvottelukunta, TENK 2012: Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa.

Traficom - verkkodokumentti: Uuden kuljettajan riskiosaaminen / Ajokortti-info. Luettu 25.5.2021.

Turtiainen Kimmo 2010: Käsikäs – Videon käsikirjoittaminen ja tuotantoprosessi. <https://digikulttuuri.files.wordpress.com/2010/09/kc3a4sikirjoitus1.pdf>. Jyväskylän yliopiston tietotekniikan tiedekunnan kurssi: Tietotekniikan opettajan työvälineitä - Opetusvideon suunnittelu ja sisällöntuotanto sekä ruutu-kaappausvideot. <http://appro.mit.jyu.fi/ope/luennot/luento3>. Luettu 25.5.2021.


Utriainen, Sampo & Miettinen, Erno. 2016: Tiivistä ydin ja konkreettisia teorioita: millainen on hyvä opetusvideo?

Uusitalo, Hannu. 2001: Tiede, tutkimus ja tutkielma: johdatus tutkielman maailmaan.

Vilka Hanna & Airaksinen Tiina. 2004: Toiminnallinen opinnäytetyö. Tammi.

9. LIITTEET

Liite 1: Opetussuunnitelma jatkokurssista

| Kurssien ja seminaarien koulutus- tiedot | | Poliisiammattikorkeakoulu Ammatillinen täydennyskoulu- tus |
|---|---|---|
| A-osa: yleiset tiedot B-osa: opetussuunnitelmatiedot Lomake lähetetään osoitteeseen POL_VP_POLAMK_OPSIT_TÄYD Koulutuspäällikkö hyväksyy opetussuunnitelman ennen kurssin julkaisemista. | | |
| Kirjoita tähän sarakkeeseen tiedot. | | |
| A- osa (1– 10) | YLEISET TIEDOT | Kirjausohjeet |
| 1 | Kurssin/seminaarin nimi <input type="checkbox"/> Poliisiauton kuljettajakoulutus, jatkokurssi | <input type="checkbox"/> Jos kurssi on toteutunut aikaisemmin eikä siihen ole tullut muutoksia esim. laajuudessa, kestossa tai sisällössä, käytetään samaa kurssin nimeä kuin aikaisemminkin. <input type="checkbox"/> Muussa tapauksessa perustetaan uusi kurssi uudella nimellä <input type="checkbox"/> Huomioi valtakunnallisissa verkkokoulutuksissa myös ruotsinkielinen toteutus |
| 2 | Alkamis- ja päättymispäivä <input type="checkbox"/> Lähiopinnot <input type="checkbox"/> Useita toteutuksia  | <input type="checkbox"/> Erittele lähi- ja etäopintojaksot <input type="checkbox"/> Lähiopintojaksosta ilmoitetaan vain todelliset tunnit ja päivät (esim. jos kurssi kestää kaksi viikkoa ja ellei opetusta järjestetä viikonloppuna, lähiopintojakso katkaistaan la-su) <input type="checkbox"/> Jos kurssi alkaa etäopinnoilla, kurssi laiteaan alkavaksi ko. päivänä. Samoin jos kurssi päättyy etäopinnoilla, kurssi laiteaan päättyväksi ko. päivänä. <input type="checkbox"/> Etäpäivän pituudeksi suositellaan kokonaista päivää (8 h). <input type="checkbox"/> Etäopintojaksoksi voi olla esim. viikko, johon voi varata tietty tuntimäärä opiskeluaikaa, esim. Etäopiskelu 11.–31.3.2019 (ko. ajankohtana 20 tuntia) <input type="checkbox"/> Kirjaa myös tieto mahdollisista lähijaksojen nimistä. |
| 3 | Kesto | <input type="checkbox"/> Päivinä ja tunteina. |

| | | |
|---------------------|---|--|
| | <input type="checkbox"/> 2 päivää eli 16 tuntia | |
| 4 | Osallistujamäärä | |
| | <input type="checkbox"/> 16 | |
| 5 | Toteutus | <input type="checkbox"/> Onko tilaisuus |
| | <input type="checkbox"/> lähitilaisuus | 1. lähitilaisuus 2. etätilaisuus 3. lähitilaisuuden lisäksi mahdollisuus myös etätilaisuuteen |
| 6 | Lähiopiskelun, itsenäisen/etäopiskelun ja verkko-opiskelun osuus tunneissa | <input type="checkbox"/> Kurssilaisen työmäärä eri oppimismuodoissa eritellään tunneissa: |
| | <input type="checkbox"/> Lähiopinnot 16 | 1. Lähiopinnot/etätilaisuus (tunnit) 2. Itsenäinen opiskelu eli etäopinnot (tunnit) 3. Verkko-opinnot, esim. Moodle-kurssi (tunnit) <i>Katso verkko-opetuksen määritelmä!</i> |
| 7 | Koulutuksen järjestäjä/maksaja | <input type="checkbox"/> Polamk, Poha, KRP tms. |
| | <input type="checkbox"/> Poliisiammattikorkeakoulu | |
| 8 | Koulutuspaikka | <input type="checkbox"/> Polamk tai joku muu. Tarkka osoite mikäli koulutuspaikka on joku muu kuin Polamk. |
| | <input type="checkbox"/> Polamk | |
| 9 | Koulutuksen johtaja ja Polamkin vastuuhenkilö | <input type="checkbox"/> Nimi ja puhelinnumero, mikäli koulutuksen johtaja on Polamkin ulkopuolinen. |
| | <input type="checkbox"/> Jukka Isotalo ja Harri Niinioja | <input type="checkbox"/> Kirjaa tähän myös kurssilla opettavat muut opettajat (Polamkin ja ulkopuoliset) |
| | Muut opettajat/kouluttajat | |
| | <input type="checkbox"/> | |
| 10 | Palvelutaso | <input type="checkbox"/> A tai B |
| | <input type="checkbox"/> A | |
| 11 | Ilmoittautuminen | <input type="checkbox"/> Lähtökohtaisesti Wilma. |
| | <input type="checkbox"/> Wilma | <input type="checkbox"/> Koulutusten hakuaika päättyy 9 viikkoa ennen koulutuksen alkua. Tähän sisältyy poliisiyksiköiden yhden viikon käsittely-aika. |
| B-osa (1-10) | | |
| 1 | | |
| | Kohderyhmä | <input type="checkbox"/> Kohderyhmä: |
| | Tasot 1-3 tai talvi- ja kesäkurssin suorittaneet noliisimiehet. Iotka toimenkuvansa mukaisesti iou-tuvat kuliettavaan noliisiautona nitävän kelin olo-suhteissa myös poikkeavan vaativissa erityisosaa-mista edellyttävissä tilanteissa. | Kuvaus kohderyhmästä, kenelle kurssi on suunnattu |
| | Edeltävät opinnot ja/tai työkokemus | <input type="checkbox"/> Edeltävät opinnot ja/tai työkokemus: Opinnot tai työkokemus, jota edellytetään tai suositellaan kurssille pääsemiseksi. |
| | <input type="checkbox"/> Talvi- ja kesäkurssi suoritettu (tai tasot 1-3) | <input type="checkbox"/> Sidosryhmät: |
| | Sidosryhmät | Tässä kohtaa tulee mainita myös onko kurssi tarkoitettu vain poliisihallinnon henkilöstölle vai voiko kurssille ilmoittautua myös sidosryhmien edustajat. Sidos- |

2

🔍 Ei
🔍

ryhmien osalta on eriteltävä, mille sidosryhmille ja kuinka monta paikkaa sidosryhmille on tarjolla.

Kuvaus

🔍 **Kurssi päivittää operatiivisten liikkuvien eritvistilanteiden viranomaistoiminnan vaatiman osaamisen. Kurssilla yhtenäistään toimintatapoja turvallisissa ja tarkoituksenmukaisissa kohderyhmittäin toteutettavissa olosuhteissa.**

🔍 Lyhyt kuvaus kurssista (sisältö)
🔍 Tarvittaessa kuvaus kurssin antamasta pätevydestä tai lisenssistä sekä maininta kauanko lisenssi on voimassa.

3

Opintojen laajuus (opintopisteet)

🔍 **0,5 op**

🔍 Kurssit opintopisteytetään jos kurssin kesto on yli 14 tuntia. Yksi opintopiste vastaa noin 27 opiskelijan työtuntia, puoli opintopistettä vastaa noin 14 työtuntia. Mahdollisuuksien mukaan laajuus merkitään kokonaisina opintopisteinä.
🔍 Opiskelijan työmäärään lasketaan kaikki opintoihin kuluva työaika: esim. lähiopinnot, etäopinnot, verkko-opinnot ja itsenäisen työskentely.
🔍 Työmäärä arvioidaan aina kurssikohtaisesti ja siihen vaikuttavat mm. tavoitteet, sisältö, toteutustavat, kirjallisuus ja arviointitavat.

4

Osaamistavoitteet

Kurssin jälkeen osallistuja

🔍 **Osa soveltaa oppimistaan käytännön tilanteissa**
🔍 **Hallitsee ajoneuvon vaativissa virka-auton kuliettamistehtävissä**

🔍 Osaamistavoite kuvaa, mitä opiskelijan tulee osata (tietoja, taitoja ja asenteita) kurssin hyväksytyksi suoritettuaan.
🔍 Osaamistavoitteet ovat selkeitä ja yksinkertaisesti ilmaistuja osaamista kuvaavia lauseita, jotka on helppo arvioida.
🔍 Osaamistavoite kirjoitetaan muotoon: Kurssin jälkeen opiskelija **osaa + verbi...**
🔍 Osaamistavoitteiden laatimisessa voi hyödyntää Bloomin taksonomiaa.
🔍 Osaamistavoitteiden lukumäärään vaikuttaa kurssin laajuus (max 5-8).

5

Asiakokonaisuudet

🔍 **ajamisen perusmotoriikan kertaus ja täydentäminen vallitsevissa keliolosuhteissa**
🔍 **toimintamallien yhtenäistäminen ja teistyön kehittäminen viranomaistoiminnassa autoa vaativissa liikkuvissa erityistilanteissa**
🔍

🔍 Ydinsisällöt ja asiat, joita kurssilla opetetaan ja opiskellaan.
🔍 Vertaa, että asiakokonaisuudet ovat suhteessa osaamistavoitteisiin.
🔍 Asiakokonaisuudet näkyvät opiskelijan todistuksessa.

6

Toteutustavat

🔍 **Luennot ja harjoitukset**

🔍 Kurssin erilaiset opetus- ja oppimismenetelmät esim. luennot, harjoitukset, oppimistehtävä, ennakotehtävä ennen kurssin alkua.

7

Vaadittavat suoritukset ja arviointi

- Läsäoloedellvtvs kurssilla.
- Arvioidaan asteikolla hyväksytty/hylätty.

Lähi- ja etäopintoihin, verkko-opintoihin ja itsenäiseen työskentelyyn varattava aika eritellään opetussuunnitelmassa.

Kurssin arviointiperusteet johdetaan osaamistavoitteista.

Hyväksytty suoritus edellyttää, että kurssilainen on saavuttanut kurssin osaamistavoitteet ja suorittanut hyväksytysti kurssiin sisältyvät vaadittavat suoritukset.

Opetussuunnitelmaan kirjataan, mitä kurssin hyväksytty suorittaminen edellyttää, myös vaihtoehtoiset arviointitavat (esim. tentti tai essee).

Vaadittavia suorituksia ovat esimerkiksi läsnäoloedellytys koulutuspäivillä, etukätestehtävä, tentti, jokin muu oppimistehtävä, näyttö tai harjoitusten hyväksytty suoritus.

Opetussuunnitelmaan merkitään kurssilla käytettävä arviointiasteikko: hyväksytty/hylätty tai 0–5.

8

Kirjallisuus (vaadittava kirjallisuus)

Vaadittava kirjallisuus ja säädökset

Vaadittava kirjallisuus on ns. pakollista kirjallisuutta, joka kaikkien on luettava.

Kirjasta tai säädöksestä tulee laittaa tarkat tiedot opetussuunnitelmaan (sivunumerot tai luvut, pykälät mikäli sen lukemista ei edellytetä kokonaisuudessaan)

9

Opintojen hyväksiluettavuus

- Ei hyväksilukua

PÄÄSÄÄNTÖISESTI

TÄYDENNYSKOULUTUSKURSSEISTA EISAA HYVÄKSILUKUA

Liite 2.

TALVIKURSSI 2020-2021

I päivä

| | |
|-----------|---|
| klo 11.30 | Ilmoittautuminen Yleiset Turvamääräykset |
| klo 12.00 | Ajamisen perustotuudet -teoriapaketti |
| klo 13.15 | Toiminnalliset turvamääräykset Oikeaoppinen ajoasento ja ohjauspyörän käsittely |
| klo 13.45 | Tutustumiskierrokset Jarrutusharjoitus Ohjausharjoitus |
| klo 14.45 | Perustotuudet (todistelu) |
| klo 15.15 | Kahvitauko + välipala |
| klo 15.45 | Ajoharjoitukset - Hätäjarrutus ja väistö - Kaarteessa jarruttaminen ja ohjaaminen |
| klo 17.00 | Ajoharjoitukset - ESC:n toiminta - Ohitusennakko |
| klo 18.00 | Pimeäajoharjoitus / Hälytysvalojen näkyvyys |

II päivä

| | |
|-----------|--|
| klo 8.30 | Teoriaosuus - Hälytysajopaketti - Rengas- ym. ajoneuvoasiasa |
| klo 10.00 | Hätäväistö (Henkilökohtaisen ajon opastus ja arviointi) |
| klo 11.45 | Lounas |
| klo 12.15 | Ajoharjoitukset 1) Suistaminen kiinniajamalla (Ensin teoriaosuus luokassa) 2) Käsittelyharjoitus |
| klo 13.15 | Ryhmienvaihto |
| klo 14.00 | Kurssin yhteenveto luokassa Palautteet |
| klo 14.30 | Kurssin lopetus |

Liite 3.

Opinnäytetyön päiväkirja

kevät 2019:

- aiheen suunnittelu ja videoiden ideointia
- ohjaussopimus
- ensimmäisiä hahmotelmia videoihin ja videoiden ideointia
- ohjaussopimus
- ensimmäisiä hahmotelmia videoihin

kevät 2020:

- videoiden kuvauksia ja editointia
- tutkimuskysymykset

syksy 2020:

- tutkimuksiin ja on-töihin tutustumista
- viitemateriaaliin perehtymistä

kevät 2021:

- videoiden kuvauksia ja editointia
- on-suunnitelman tekemistä
- ohjaajan palautteet

syksy 2021:

- varsinaisen työn kokoamista
- haastattelukysymykset
- ohjaajan palautteet
- kuvaamista ja editointia
- kouluttajien haastattelut
- työn loppuun saattaminen
- kypsyysnäyte ja Urgund-analyysi

kevät 2022:

- viimeiset korjaukset ja työn palautus

Liite 4:

Opetusvideoiden kuvaamisen

käsikirjoitus

Videot 1 ja 2

HÄTÄJARRUTUSVÄISTÖ/HÄTÄVÄISTÖ:

Esivalmistelut:

- Hätäväistöpaikka on rakennettu valmiiksi ja se on testattu ajamalla useaan kertaan
- Kuvauksen aloituskohta ja lopetuskohta on määritetty ja ne ovat merkittynä rataan
- Ajoneuvo on valmiina lähtöön
- Sisäkamera on päällä, samoin ulkokamera/drone ja niissä on tarpeeksi virtaa
- Auton ikkunat ovat puhtaat sisältä ja ulkoa
- Valaistusolosuhteet ovat kuvaamiselle otolliset
- Kuljettaja lähtee liikkeelle kuvaajan merkistä ja kiihdyttää ajoneuvon 80 km/h nopeuteen
- Hätäjarrutusväistössä ajetaan kuvausautolla tarpeeksi lähellä kohdeauton takana ja kolmen toiston jälkeen jäädään kuvaamaan paikalleen harjoituksen aloituskohtaan
- Ulkokameralla/dronella aloitetaan videokuvaamaan ajoneuvoa sen ohitettua aloituspiste
- Kameralla seurataan ajoneuvoa sen lähestyessä, ohittaessa este ja väistön lopputilanteeseen asti, aina sen ohittaessa määritelty lopetus piste
- Toistetaan onnistunut suoritus kolme kertaa
- Käydään katsomassa kuvattu materiaali ja tarvittaessa kuvataan lisää

Video 3

AJONEUVON PYSÄYTTÄMINEN SUISTAMALLA:

Yleistä huomioitavaa:

- Ajoneuvot ovat aseteltu pihaan peräkkäin ja kiinni toisissaan, vrt oikeaoppinen suistaminen
- kamera on päällä ja siinä on tarpeeksi virtaa
- Auton ikkunat ovat puhtaat sisältä ja ulkoa
- Valaistusolosuhteet ovat kuvaamiselle otolliset
- Ajoneuvojen kuljettajat ovat harjoitelleet suorituksen useista kertoja ja kuljettajilla on täysin selvät toimintamallit
- Autoiksi on valikoitu ao. harjoitukseen tehdyt ja parhaiten sopivat autot
- Kamera on suunnattu ja testattu, että kuvakulma on oikeanlainen
- Kuljettajat lähtevät liikkeelle kuvaajan merkistä ja kiihdyttävät ajoneuvot 50 km/h nopeuteen
- Alkureitillä haetaan kontaktia ja varsinaiset suistamisen tehdään sovituissa paikoissa
- Toistetaan onnistunut suoritus kolme kertaa
- Käydään katsomassa kuvattu materiaali ja tarvittaessa kuvataan lisää

Materiaali katsotaan läpi useaan otteeseen ja leikataan sopivaksi.

Liite 5: Kuvatut videot

Opetusvideo 1 - hätäväistö



Opetusvideo 2 - hätäjarrutusväistö



Opetusvideo 3 - ajoneuvon suistaminen kiinniajamalla (ei julkinen)

